Лётные дневники. Часть 7

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

1993-95 г.г. Экипаж.

6.02.1993 г. Когда мы летали на Ил-14 зимой, то рулежные фары, спрятанные под стеклянными обтекателями в носу, включали ночью постоянно, благо режим работы у них неограниченный. Высоты наших полетов, где-то 1800-3000, проходили обычно либо в облаках, либо по верхней кромке, а противообледенительная система там слабенькая, вот мы визуально и контролировали условия полета, наблюдая в снопах желтоватого света, как в лицо летит снег, либо дождь либо, что хуже всего, дождь со снегом – эдакие блестящие прерывистые нити с вкраплением белого. На скорости 300 разглядеть можно. В таких случаях надо срочно менять высоту, зимой лучше уходить от такого переохлажденного дождя вверх, к сухому снегу. Но какие возможности у поршневого тихоходного аэроплана: вертикальная 3-4 м/сек, да и негерметичная кабина не позволяла забираться выше 3900.

На Ту-154М есть сигнальные фары, мощные, спрятанные тоже под обтекателем. Иногда балуюсь, включаю в наборе высоты или на снижении. Но – не те скорости: снежный заряд налетает, как залп из холодного огнемета, и мгновенно пропадает; снег и дождь – белые полосы; в затемненной кабине тревожно мечутся светлые сполохи; но той особой, неспешной красоты уже нет.

Обычные же самолетные фары – очень мощные, небольшие по размеру прожектора; на больших скоростях они убраны, а на взлете-посадке выпускаются специальным электромеханизмом. Иногда забудешь убрать после взлета – в кабине посторонний гул… пока дойдет… Уберешь – тишина.

Как-то на Ил-18 забыли в Москве выключить и убрать крыльевые фары; сели днем в Норильске – горят. А допустимый режим работы у них – 5 минут. Выдержали. Позор, конечно… но всякое бывает.

Сейчас-то положено выпускать фары и днем, и ночью, от птиц. Выработался стереотип на взлете: шасси убрать; фары выключить, убрать; закрылки 15; закрылки ноль; номинал.

Потом кто-то в верхах дал указание: если птичья обстановка спокойная, фары днем можно не выпускать ради их экономии.

А нам удобнее в полете действовать по установившемуся стереотипу. На спичках не сэкономишь.

•

Летные дневники. Часть 7
Василий Ершов

1993-95 г.г. Экипаж.

6.02.1993 г. Когда мы летали на Ил-14 зимой, то рулежные фары, спрятанные под стеклянными обтекателями в носу, включали ночью постоянно, благо режим работы у них неограниченный. Высоты наших полетов, где-то 1800-3000, проходили обычно либо в облаках, либо по верхней кромке, а противообледенительная система там слабенькая, вот мы визуально и контролировали условия полета, наблюдая в снопах желтоватого света, как в лицо летит снег, либо дождь либо, что хуже всего, дождь со снегом – эдакие блестящие прерывистые нити с вкраплением белого. На скорости 300 разглядеть можно. В таких случаях надо срочно менять высоту, зимой лучше уходить от такого переохлажденного дождя вверх, к сухому снегу. Но какие возможности у поршневого тихоходного аэроплана: вертикальная 3-4 м/сек, да и негерметичная кабина не позволяла забираться выше 3900.

На Ту-154М есть сигнальные фары, мощные, спрятанные тоже под обтекателем. Иногда балуюсь, включаю в наборе высоты или на снижении. Но – не те скорости: снежный заряд налетает, как залп из холодного огнемета, и мгновенно пропадает; снег и дождь – белые полосы; в затемненной кабине тревожно мечутся светлые сполохи; но той особой, неспешной красоты уже нет.

Обычные же самолетные фары – очень мощные, небольшие по размеру прожектора; на больших скоростях они убраны, а на взлете-посадке выпускаются специальным электромеханизмом. Иногда забудешь убрать после взлета – в кабине посторонний гул… пока дойдет… Уберешь – тишина.

Как-то на Ил-18 забыли в Москве выключить и убрать крыльевые фары; сели днем в Норильске – горят. А допустимый режим работы у них – 5 минут. Выдержали. Позор, конечно… но всякое бывает.

Сейчас-то положено выпускать фары и днем, и ночью, от птиц. Выработался стереотип на взлете: шасси убрать; фары выключить, убрать; закрылки 15; закрылки ноль; номинал.

Потом кто-то в верхах дал указание: если птичья

обстановка спокойная, фары днем можно не выпускать ради их экономии.

А нам удобнее в полете действовать по установившемуся стереотипу. На спичках не сэкономишь.

9.02. Слетали с Пиляевым еще раз, в Краснодар. Туда я болтался пассажиром, а работал молодой второй пилот. Обратно летел я. Машина – «эмка», 704-я, тяжеловата, висит на газу, и мы решили проверить, может, это просто Андрей еще не справляется с глиссадой. Нет, действительно, она ну прямо норовит поднырнуть.

Ну ладно. В Оренбурге я ее спокойно посадил точно на знаки: только поставил перед ними малый газ, как пришлось хорошо потянуть, и упала, но на 1,15.

Понравились самому взлеты, выходы разворотом на 180, с разгоном скорости до 550 к концу разворота; ну, вошел в колею. Все очень спокойно.

Дома к вечеру ждали фронт. Снижаться стали за 190 км, но попутная струя не стихала до 5000, пришлось подтормаживать интерцепторами перед эшелоном перехода.

На глиссаде шаланду хорошо болтало, а где-то со 150 метров скорость резко упала, Витя нервно крикнул: «Скорость 250! 240!» Мы с Серегой одновременно скомандовали: «88!»; потом, через секунду, я понял, что мало, крикнул: «90!» Алексеич потом признался, что поставил 92, номинал; но подлетел очередной порыв, нас поставило колом, скорость прыгнула на 280, я последовательно давал команды: «84, 83, 80, 78», а с 50 метров, видя, что скорость с 280 поехала к 270, поставил 82, прижал ее к торцу и стал плавно уменьшать вертикальную. Сережа мой сначала вообще не держался за штурвал – демонстративно, – а тут взялся, и крепко. Я обычно над торцом мельчу, идут нюансы нюансов, ну, такая натура; он предупредил: «большая вертикальная». Я ответил: «видишь, уменьшаю». А руки у него все крепче и крепче; сам-то под 100 кг, крестьянская кость. Короче, я подхватил, не унюхал, потащило… вот тут надо снова чуть-чуть добрать, замерла же… Но проверяющий надежный, штурвал зажал железобетонно: все же уже сделано, не напортачить бы лишним, к чему нюансы… и мы мягко-мягко шлепнулись.

А могла бы получиться бабаевская посадка: скорости хватало даже для 704-й. Но и так получилось все добротно.

Сергей прослушал погоду: ветерок порывами до 23 м/сек. Выходили на трап, самолет качало, держали шапки. Он мимоходом спросил, чего это я мельчу движениями; я ответил,

что такая натура. А он предпочитает не мешать шаланде: лишняя работа.

А для меня же это – высшее наслаждение…

В Полярном шлепнулся с недолетом «Руслан»; заруливал, из шасси хлестала жидкость: шланги порвал. Видимо, сдвиг ветра. Большим самолетам он особенно опасен, а тут еще заход по ОСП… нищета наша.

В Иране столкнулась с истребителем самарская «тушка». Командир отряда… Все погибли.

15.02. Прошлая Москва: спокойный полет до Марьина; на снижении Домодедово закрылось очисткой полосы на 25 минут; зона ожидания над приводом на 1800; дерганье: уйдем в Нижний или сядем; Внуково закрыто; заряд в Домодедово; ветер предельный боковой; топлива достаточно – «эмка». Наконец все открылось; посадка на световой ковер, на фиг он нужен, ослепил; подвесил машину и драл, пока не упал за ковром, хотя прекрасно слышал отсчет Филаретычем высоты.

Дома хорошо сел Андрей; надо дать человеку полетать самому.

Сейчас иду снова на Москву.

16.02. Андрей Кибиткин набивает руку. Даю летать вволю. Ну, на разбеге ось: то держит, то нет; человек пришел с «элки», но я требую строго. Посадки, вместе, удаются, но пока, конечно, леплю я. И вертикальная, и малый газ, и выдерживание – все пока по моей подсказке. Но садит мягко. Ну, директорные стрелки: тут пока сыро. Автопилот, первое знакомство.

Но на снижении с эшелона, заход с обратным курсом, – очень культурно распорядился расходом высоты и скорости, ну очень даже культурно. Начали снижение за 200 км, ветер попутный тут же стих; вижу, не хватит ему метров 500 высоты. Нет, вытянул. Пла-авно, аккура-атно дотянул до 4-го разворота без газа. Меня приятно поразило. Молодец. Старается человек, ну, а мы таким отдаем всё. Филаретыч его оседлал с самолетовождением, так что весь полет мне было как у раю.

Надо с ним полетать, часов хотя бы сто. Да оно вроде так и наклевывается. Хотя Коля Евдокимов плачется, просится ко мне. Ну да ко мне многие просятся. Потерпит. Тут надо человека ввести в строй и отдать толковому командиру в экипаж. Будут с Андрея люди.

17.02. Когда-то, курсантом еще, подходил к Ан-2 после

Як-18 и думал: во, лайнер… Потом так же – к Ан-24 и Ил-14; после – к Ил-18. Летая на «Ту», уже бывалым пилотом, с известной все же робостью подходил к Ил-62, к Ил-86, к «Антею», «Руслану», трогал рукой в Полярном «Мрію» и мечтал полетать на Боинге-747.

Да ерунда все это. С известными оговорками, чуть набив руку, одинаково понял бы и прочувствовал, приноровился бы к любому летающему сараю.

Все мы летаем в одном небе и все там абсолютно равны перед ним. Вот и всё.

Поэтому нечего драть нос перед экипажами более легких машин. Тут кому уж как повезло. А что касается ситуаций, то их у всех предостаточно. И я переболел, давно уже, шириной погон на плечах.

Стремиться, конечно, надо, головой у слона, но если и у мухи – не огорчайся. Не верь, что чем тяжелее машина, тем тяжелее работа. Ответственность – да, сложность решения задач – да, а вот сама работа на тяжелых машинах гораздо, во много раз легче. Само пилотирование и вообще отбирает мало сил: продумано же, сконструировано и набито в самолет предостаточно аппаратуры, чтобы облегчить труд, освободить экипаж для решения самых ответственных задач.

Весь полет для меня сейчас – это просто лежание в кресле. Второй пилот взял тормоза на исполнительном старте – и я снимаю руки со штурвала, а ноги с педалей. А дальше – нажимание кнопок.

Вначале полет на тяжелом самолете отличается от полета на легком только страхом большого, сложного и неизвестного.

Да, страх есть. Да, велика Федора. Но чуть освойся с нею, вложи свой опыт, способности, старание и труд, – и познаешь ее, и освоишься, и уйдет страх. И полюбишь, и восхитишься; а на старую свою машину будешь оглядываться со снисходительной любовью, и та твоя машина будет уходить, уходить из памяти, стираться в мелочах, и, в конце концов, останется только благодарность и уверенность в себе.

Как я могу забыть солидный, надежный, неторопливый лайнер Ил-18. Его круглый штурвал с потрескавшейся желтоватой пластмассой, дрожание упругой струи на рулях, скрип рулевых машинок автопилота, простейшую посадку: «внутренним ноль, всем ноль, с упора!» – и побежали… Конечно, кое-какие скорости подзабылись, но, приведись снова взлететь, – полчаса полистал РЛЭ и поехали.

Так же и Ил-14 – там уже совсем просто. Железяки,

рычаги, рукояти, поршня… Скорость на глиссаде 180…

Ну а Ан-2, тот, перед которым робел в училище… купить бы в личное пользование, как лимузин.

Все это кажется так просто – возвращаясь назад. А идти оттуда сюда было непросто, и много пролито пота. Но нечего зазнаваться. Надо знать себе цену – и только.

22.02. На той неделе, я уже упоминал, кружились в зоне ожидания над Домодедово. До Марьина все было как всегда; снижались, погода была везде хорошая. Потом земля между делом спросила, в курсе ли мы, что через три минуты Домодедово закрывается очисткой ВПП на 25 минут; Внуково тоже закрыто очисткой; ваш запасной вне Московской зоны, минимум и остаток топлива? Ваше решение?

Будь мы на «Б» – тут же развернулись бы в Нижний, до него от Марьина 400 км. Но была машина «М»; попутный, восточный ветер сэкономил нам топливо, у нас оставалось еще 11 тонн, это с ВПР – на 1 ч. 35 мин. Полчаса свободно покружимся.

И все бы хорошо, да на втором круге подошел заряд: видимость в пределах минимума, но – сильный ливневой снег. А умник же ж Васин когда-то запретил заход в сильных ливневых осадках при видимости менее 1000, а снег же ж – тоже осадки.

Так. Сколько осталось? Пока 9 тонн. Еще кружок. Как там Внуково? Заряд, видимость 200. А заряды ж идут к нам от Внукова, с запада.

В Домодедове видимость улучшилась Сильный ливневой, но более 1000 м. И еще 8 минут до открытия полосы. Так: как там Горький?

Какой, к черту Нижний Новгород, какая Самара, какой еще Санкт-Петербург, когда жареный петух долбит в задницу.

Горький? Погода хорошая. Так. А Внуково? Минутку…

Еще круг. Семь тонн. Так: во Внуково пока 450 метров. А у нас: боковой ветерок задул, 8, порывы 11, под углом к полосе 53 градуса, сцепление 0,36. Подходит?

Считаем. 8 метров-то подходит, а вот порывы 11 – нет. Стоп… у нас же «эмка», у нее допуски чуть больше… таблицу давай…

По таблице у Андрея проходит 10,8, у меня – 11,1… сколько там топлива…. 6500… рискнуть еще кружок или рвать когти на Горький, благо, идем как раз от 2-го к 3-му, 317, на Картино, Люберцы… помни урок Ленинграда…

В Шереметьево выкатился на пробеге иностранец; все шереметьевские косяком потянулись в Домодедово, над нами этажерка; сейчас начнется кутерьма.

Видимо, руководитель полетов принял решение. На

траверзе, на 1800, нам дали команду снижаться. Погода: ветер 11 м/сек, сцепление 0,36. И мы камнем рухнули в район третьего.

Ну а дальше был тот дурацкий световой ковер, и ослепил-то уже над торцом, некогда было не то что просить убавить яркость на пару ступеней, а и «мама» крикнуть; боролся со сносом, потом драл, драл, пока тот ковер не кончился. Выдрал…

Какие тут факторы? Сидел в кресле, сытый, в тепле, заднице жарко аж было, нажимал кнопки. В кабине пахло потом. И покатились.

Вышли на трап. Противный снег и ветер, то подует, то утихнет, да порывистый. Заруливали борты, один за другим выныривая из заряда. Алексеич внизу стучал отверткой по звонким горячим колесам. А в шереметьевской инспекции вежливый чиновник пытал командира «Боинга», а тот мучительно анализировал свои действия и искал причину выкатывания. Все мы – братья, и всех нас поклевывает в задницу жареный петушок.

А Филаретыч все ворчал и оправдывался, что у него не так выходила коробочка: то ширина, то четвертый разворот… Господи, да нужна мне была та ширина. Но таково беспокойное сердце штурмана: свое дело надо делать при любых факторах красиво.

26.02. Поздний вечер. Все спят, а я только вернулся из Норильска, пью чай. Только уснувшая Надя встретила босиком: чап-чап-чап, – ткнулась мне в воротник, я развернул ее носом в спальню и затолкал добирать.

На Норильск заехали вчера с вечера. Поболтали пару часов и вырубились на известных профилакторных койках.

Утром подняли на вылет, но как всегда: то ветер там чуть изменил направление и коэффициент сцепления, минимальный, 0,3, уже не проходил. То дали коэффициент 0,35, но и ветер подвернул, и снова не хватало полметра в секунду. Потом у них погас световой старт, налаживали два часа. Потом настал день, и не стал нужен уже этот световой старт. Тут уже, наконец, они закрылись очисткой полосы… и пришла первая хорошая погода. Как назло.

Дали задержку, уже пятую, и пошли спать. И поспали часа два.

Витя с нами не ночевал, а с утра примчался на работу на своей машине, шебутился, разводил панику и психовал. Я отдал ему бразды, а сам экономил нервы, понимая, что между двумя фронтами есть шанс прорваться, надо только выждать время,

когда первый фронт уйдет за Путоран.

Ну, подняли. И резерв тоже: выполнять рейс за вчерашнее число. Мы плотно поели и стали готовиться. И все, наконец, было готово, и был запрошен запуск. Но тут передали: Норильск снова чинит свои огни на ВПП; вылет через 40 минут.

Дождались, взлетели.

Над Туруханском снова паника: Норильск передал, что старт не горит, погода – нижний край 80 м; запасные, Игарка и Хатанга, на ночь закрываются по регламенту, отдыхать там негде…

Хорошо, Витя с утра подал идею залить лишнего керосинцу; ну, я дал команду дополнительно плеснуть… тонн шесть. Так что нам его хватало дойти до Норильска и, если что, уйти с ВПР на Красноярск. Ну, не сядем, – но ведь до Норильска дойдем и вернемся обратно; за налет нам оплатят, считай, выполнили рейс. Не суетитесь, войдем в зону, там все уточним.

Конечно, мы летаем не за налет, а везем 80 пассажиров; надо довезти людей.

Вошли в зону Норильска. Он дал погоду: видимость 2500, нижняя кромка 210. Пока еще день; раз погода выше чем 200/2000, световой старт не нужен, а мы, по расчету, должны успеть аккурат за минуту до захода.

Диспетчер пообещал, что все равно примут. Ну, и чего было переживать. Погода, для Норильска, зимой, – небывалая.

Ну, сели. Старт, четыре-пять огней, прерывистой ниткой светился по правой обочине полосы длиной 3700; слева занесен снегом, но два фонаря и там светилось. Куда с добром. Полосу в сумерках прекрасно видно. Кое-как развернулись, порулили ко 2-й РД, не распознали ее между двумя снеговыми горами, проскочили, развернулись… Ну, зарулили. Следом сел Гена Шестаков, и закрылись.

Через час старт сделали, загорелся. Мы стали ждать загрузку, а ветер между тем усилился, и когда мы выруливали, замело: подошел следующий фронт. Видимость нам дали 540 м; полоса колыхалась в мареве мглы, дымки, снега и поземка, начиналась общая метель. Ось едва просматривалась, и я решил взлетать сам. Короткий разбег; я старался выдержать курс, чтобы Витя на ходу выставил точнее ГПК; потом энергично взял штурвал на себя и резво ушел в темное небо.

Домой развез Витя. Полпервого ночи. Завтра заезжаю на ранний Благовещенск.

Не столько того полета, того пилотирования, той, собственно, летной работы, сколько нервотрепки на земле и принятия решений.

5.03. Вчера был разбор ЛО. Ни о чем. Ну, довели случай. Наш Ил-76 летел из Норильска в Москву, и бортинженер стал перекачивать топливо, выравнивать по группам; довыравнивался до того, что выключились все четыре двигателя. Ночь, высота 9600, самолет обесточен, планер по сути, командир вслепую снижается, инженер бьется с запуском; ну, на 3800 запустил, долетели благополучно.

Комэска Ил-62 жалуется: нет работы, нет налета, экипажи идут на редкие вылеты неготовыми, собирают с бору по сосенке, тех, кому подошла очередь налетать свои 5 часов; знакомятся пять человек в штурманской перед полетом; минимумы подтверждать – нет заходов; какая, к черту, безопасность полетов…

Я, чтобы поддержать свою квалификацию, подлетываю достаточно. Мне неплохо сидится и дома. Конечно, разврат. Но что я могу сделать. А моральное оправдание всегда наготове: вспомните-ка, сколько налетано и перелетано продленных саннорм, да не записано в летную книжку, ибо ни в какие рамки не влезало, – сотни часов! А теперь мы поспим.

9.03. Три рейса всего в этом месяце, но, естественно, на 8 Марта я летал. Рейс отдыха. Вез из Благовещенска зайцем штурманессу, Тамару Кондратьевну Афанасьеву: летает в Тюмени на Ту-134, а сюда прилетала навестить больную сестру. Ну, болтали всю дорогу. Все-таки единственная в стране женщина-штурман, попала в Аэрофлот по протекции самого Аккуратова, бывалая, 15 тысяч часов налету. Ну, расстались друзьями. А частенько в полетах слышал ее голос над западной Сибирью…

Естественно, постарался рассчитать дома заход с прямой и посадку, чтоб товар лицом. Ну, вроде удалось. Это ведь на посторонний человек, а штурман, считать умеет.

10.03. Читаешь Жюль Верна: как статично. Или, допустим, Готье, путешествие по России. Или «Фрегат Паллада» Гончарова. Какие неспешные, утонченные, подробные описания…

А нам, нынешним, некогда. Не до описаний – прыгать надо. Наш век – век скорости, динамики, действия, темпа, принятия множества решений.

А все же хочется на время попасть туда, в середину XIX века, в несуетную, медленную, созерцательную жизнь, от которой не устаешь…

Ничего, в старости будет тебе неспешная жизнь.

Я мечтаю: полетать бы на дирижабле. На полном серьезе. У меня и книжка есть об особенностях пилотирования дирижаблей. А как бы хорошо было: под звуки марша отчалить – и медленно, величаво, неспешно…

Но нет. Люди будущего, изучая историю авиации, будут удивляться: на таком ненадежном, эфемерном, на сжатии и разрежении воздуха, – и ведь летали! На реве и свисте, на раздирании воздуха, на огненном хвосте…

Ну, удивляйтесь. А мы – дети своего века.

Все те описания и раздумья дали свои плоды. Человечество обдумало, спрессовало, претворило в железо; дальше думать некогда, надо прыгать в воздух. А описания… не успеешь путем и разглядеть, когда уж там описывать.

Но я все равно убегаю от этой динамики в какую-нибудь келью: на дачу, в гараж; там не спеша убиваю день за днем над примитивной вещью, с лопатой, либо с молотком и напильником. Мне это надо.

Но еще больше мне надо взять в руки вытертые и облупленные, тяжелые рога штурвала и за считанные секунды вонзиться в небо, раздирая воздух.

Смейтесь, улыбайтесь, дети будущего. За считанные секунды… Это – как читать воспоминания автогонщика начала века, достигшего скорости 40 км/час: «Это было безумие…»

Что ж, все устаревает. Но я прекрасно понимаю восторги того автогонщика: он был на острие прогресса. Он – вонзался…

23.03. Вчера слетали на «эмке» с разворотом во Владик. Ну почему бы так всю жизнь не работать. Вылетели утром, вернулись вечером. Спокойнейше.

Добрались до Владивостока, Коля благополучно посадил тяжелую машину в условиях еще непривычной в марте термической болтанки, причем, я вмешивался пару раз, только голосом, а не руками. Мягко сели.

На обратном пути засосало: ночью дома отдохнуть не удалось из-за болезни Оксаны. Часа два дремал, проваливаясь и просыпаясь; Витя с Колей колдовали над штурманскими приборами, и я всеми клеточками ощущал: машина идет по трассе надежно, довезут. Какое все-таки благостное чувство: доверять товарищам. И если бы раз или два, а то ведь восемь лет. Виктор Филаретыч – довезет. Я открывал глаза, а Витя над ухом бросал: спи, спи давай. Заботятся…

Солнце тусклой оранжевой каплей растекалось

справа по горизонту, фиолетовая ночь обнимала нас сзади своими крыльями; машина сидела в плотном как масло воздухе, и теплая ленивая усталость заполняла позвонки.

Снижение с прямой я решил попытаться сделать образцово-показательным. Начали за 200 км и потихоньку, без интерцепторов, на предельной скорости, опускались в волшебную, раннюю, невесомую ночь. Сквозь сиреневую мглу едва просвечивали белые дороги и реки, над городом столбами стояли белесоватые дымы, над нырнувшим за бок Земли усталым солнцем светилось зеленоватое небо, все в розовых бороздах от наших воздушных плугов, с первой несмелой звездочкой в темнеющем зените, – а мы углублялись в сгущающийся мрак. Тепло светились шкалы приборов с замершими стрелками, и только в окошке РСБН быстро сменяли друг друга цифры удаления, да мигали тусклые красные светодиоды на табло «Квитка».

Все шло как я и учил Колю: за 100 км высота 5400, за 65 – 3000, за 30 – 1200. Площадка, гашение скорости: 500, 450, 400, – и над своим родным домом, через который проходит наш входной коридор, я ввел машину в глиссаду, по которой, на пределах, выпуская последовательно шасси и закрылки, так и снижался без газа, иногда замирая в сомнении, успею погасить скорость или нет перед очередным этапом выпуска механизации.

Все успел; подошла глиссада, довыпустил закрылки на 45 и только тогда поставил режим 80. Действительно, образцово-показательный заход, заход на острие бритвы, заход по-репински, по-солодуновски, ну и теперь вот – по-ершовски. Учись же, пока я еще жив.

Эх, Солодуна бы сейчас мне рядом: как бы порадовался Учитель. Да, собственно… он и так знает. Но – порадовался бы.

Посадка началась по-бабаевски, коснулись цыпочками; машина была легкая, и было поставлено 75 над торцом, и прижато, и замерло все… И после цыпочек-то, да добрать бы чуть-чуть еще… Но нет, бог следил и тщательно отмерил мне блаженства: хватит с тебя и расчета на снижении.

Пятки чуть хлопнули; мне сдуру показалось, что это хлопнула опустившаяся передняя нога… так нет – вроде нос еще высоко… Реверс был уже включен, но я для порядку все поддерживал штурвалом на себя переднюю ногу. И хорошо сделал, ибо только при выключении реверса на скорости 160 км/час нос ощутимо опустился и нога наконец-то мягко коснулась оси. Ну, короче, не на 8 посадка, а где-то на 6.

Был коньяк. Пока нас буксировали, мы успели выпить и закусить, благо, продуктов набрали из дому с собой,

совершенно не рассчитывая на то, что во Владике вдруг появится топливо и нас развернут. И в самом распрекрасном расположении духа сели на служебный и покатили домой.

По пути легкий хмель развязал языки, и мы с бортинженером Геной Б. рассуждали о профессионализме. Между прочим, выяснилось, что когда-то где-то я, оказывается, взял его с семьей пассажирами, хотя свободных мест не было, он помнит и благодарен; я, честно, забыл. Что ж, я такой был и есть, а раз человек говорит, значит, было. Ну и слава богу.

А насчет профессионализма… я занесся и ляпнул, что, мол, стараюсь так делать, чтоб люди сказали: Ершов – это да… И немедленно получил в ответ: да уж слышано предостаточно, каков есть Ершов.

Сладкая отрава удовлетворенного тщеславия…

А с другой стороны: нас, стариков, знают все. Основная масса летчиков у нас сейчас – молодежь, пришедшая с других типов три, ну пять лет назад. Я сам таким был и сам приглядывался к старикам: каков Жиров, каков Первов, каковы Скотников, Репин, Чикинев, Красоткин, Аникеенко, Петухов… иных уж нет…

Так же и молодые приглядываются ко мне, пролетавшему на «тушке»13 лет, – когда они еще в школе учились. Мне же уже под 50. И ко мне просятся. Мой экипаж – самый стабильный, подобных, пожалуй, у нас больше и нет. Только Леша Пушкарев много лет летает со штурманом Гришей Соловьевым. Но нас-то трое, а до этого было четверо: совсем недавно ушел не забытый нами Великий Мастер Бабаев.

А ну-ка оглянитесь на себя, мои воздушные братья: всем ли так везло с экипажем?

Особенно это важно для вторых пилотов, будущих командиров. Привыкнет к частой смене членов экипажа – считай всё: это не Командир будет, а так… начальник. И люди у него будут – кнопки.

А если повезет, как вот мне, – научится, даст бог, ценить человека, поймет, что надо считаться с людьми, надо в чем-то и от себя оторвать для человека, и пожертвовать, и с чем-то стерпеться, а главное – уважать личность и понимать, что тут мы все личности и все зависим друг от друга, и надо доверять… Если бы всем так везло…

Вчера оставил кабину на минутку, вернулся, лезу в кресло. Кресло отодвинуто далеко, сел, а надо подъехать поближе по кривым рельсам, а ролики вечно заедают; обычно правой рукой хватаешься за угол центрального пульта, а левой снимаешь кресло с фиксатора – и рывком вперед.

Я взялся правой рукой… за рог штурвала – и рывком…

Ну, на скорости 900 оно немножко того… взбрыкнуло. Если кто в тот момент мостился в туалете на унитаз…

Автопилот отключился по тангажу, сирена, мы с Колей столкнулись руками на пульте автопилота, он успел стабилизировать высоту. У Филаретыча тырлы выскочили на секунду.

Перегрузка-то всего 1,35, но в хвосте наверно людей присадило. Тьфу ты, аж взмок. Ну, три ритуальных слова… Мастер.

26.03. Из Норильска. Теплый весенний день. На взлете дома первый раз в жизни одним движением нашел нужное положение триммера РВ: при изменении всех пикирующих и кабрирующих моментов от уборки механизации, не вмешивался, только ждал, чуть придерживая штурвал, – и усилия сами собой снялись. Чутье.

Спокойно, раскованно и красиво взлетел, абсолютно выдержав все параметры, но в наборе высоты при балансировке по тангажу все же допустил увеличение скорости: плюс 10 км/час в течение 10 секунд.

Садился в Алыкеле на пупок, на тяжелой машине, протянул, прижал, выждал, добрал, коснулся… добротная посадка – но не бабаевская, не дал бог.

31.03. Вечером, побеседовав с синоптиками, лег спать в сомнении: тот волнистый фронт, что стоял возле Диксона, мог к утру спуститься на пятьсот верст южнее. Хотя синоптики утверждали, что не должен: в параллельных потоках…

К утру фронт стоял над Норильском. Там еще не мело, но шел снег; и система в Алыкеле, по закону подлости, не работала. Но я решился лететь.

Полюбовавшись прекрасными видами излетанных в молодости приенисейских мест, я задремал, чтобы сберечь силы для посадки; с вечера, наломавшись в гараже, путем не поспал на неудобной койке в профилактории.

Над Туруханском Витя меня растолкал: видимость 1000, а минимум там 1200. Ну, подготовились к уходу на Игарку, однако шли вперед.

Дали снижение. Мы не задавали вопросов: диспетчер знает. И уже на кругу, когда выпустили шасси, дали нам видимость 1820, нижний край 100.

На третьем развороте нам предложили пройти еще чуть дальше с курсом, обратным посадочному: заряд, видимость

750, нижний край 60. Я еще было что-то вякнул, да и замолк. Заряд. Север.

Убрал шасси, прошел километров 20, до озера Пясино. Филаретыч по локатору контролировал, чтобы не подойти близко к горам. Развернулись, взяли посадочный курс; диспетчер дал видимость 1120. Мало. Потом 1400, нижний край 100. Выпустили шасси. Топлива оставалось 6500; при остатке 6 тонн положено уходить в Игарку. Выпустили закрылки. Подошла глиссада – глиссадный маяк системы работал, но нас заводили по РСП +ОСП. Только хотел начать снижаться, как снова дали нижний край 70.

Ну что – уходить? Минутку. Контрольный замер: 80. Мало. Минутку. Еще минутку…

Витя заблажил: хватит экспериментировать, осталось 6 тонн, пошли в Игарку!

Я еще ждал секунды. Ушла глиссада, уже не успеем. Тут нам дали 90 метров, и как всегда: ваше решение?

– Ну… уходим.

Тишина. Дал номинал, скомандовал убрать шасси, закрылки. Диспетчер пробормотал:

– Протяните до дальнего привода…

Ага. Меряют. Думают. Сейчас дадут…

Витя жал нас в Игарку, но я понимал: сейчас дадут, сейчас; логика изменения – в лучшую сторону…

– Берите курс в район третьего!

Ну, все ясно. Резво развернулся и на минимальном боковом удалении, вокруг своей пятки, выполнил третий; шасси, закрылки, фары… и тут дали нижнюю кромку 100, а видимость аж 1800.

Посадка была делом техники, хотя линию электропередачи на ближний привод я засек метров с девяноста, а торец увидел лишь метров с сорока: высоковато; но с перелетом пресловутого пупка сели в серовато-белую мглу. Какие там фонари. Все клубилось и слепило знаменитой норильской белизной.

Обратный взлет был вообще просто вслепую, хотя видимость давали 820. И рулил вслепую, и выполз на полосу, ориентируясь только по бледным огням торца, и протянул по ней куда-то туда, во мглу, а Витя ориентировочно выставил взлетный курс.

На разбеге, куда-то туда, одна мысль: не сучить ногами. Месяц назад вот здесь, вот так же, выкатился в сугроб местный Ан-12.

Перевалив пупок, заметил краем глаза фонарь слева,

потом, попозже, такой же справа: вроде примерно на одинаковом расстоянии; скорость уже под 200, зажать ноги, уже до обочины не достанем… И вдруг поймал взглядом шов между плитами ВПП: мы чуть смещались вправо; исправил, крикнул Вите «засекай!» и плавно потянул на себя, абсолютно вслепую, довел тангаж до 15 градусов, задницей почувствовал, что полетели, скомандовал убрать шасси. А Витя успел засечь курс, когда самолет шел строго параллельно оси: на ГПК было 197 при взлетном 194; потом ввел поправку.

И всё.

А если бы на разбеге отказал двигатель и нас потащило бы куда-то вбок?

Ну, сшибли бы перед отрывом пару фонарей.

Вечером снял напряжение в бане.

2.04. Сегодня стою в плане на ночную Москву с разворотом. Мне доверено открыть первый рейс на самолете-салоне, с первым классом, бизнес-классом, ну и остальным, рабочим классом, ну, третьим: это во втором салоне. Среди меня вчера была проведена беседа командиром отряда и еще каким-то чином, он мне не представился.

Полетов все меньше и меньше. Билет на Москву теперь стоит: первый класс – 47 тысяч; второй, т.е. бизнес-класс, – 44 тысячи; рабочему классу – 29 тысяч. Кто ж полетит. Вот, пока среди пассажиров шок, нас выгоняют в отпуска, у кого они еще остались.

Основное противоречие в авиации: топливо и загрузка. В сумме вес конструкции, загрузка и топливо не должны превышать допустимой подъемной силы крыла. Загрузки больше – бери топлива меньше. А голубая мечта экипажа – полный бак топлива. Как у нас говорят: лишнее топливо в баках – не лишнее.

Поэтому, правдами и неправдами, экипаж старается заначить топливо. Оставляем всегда друг другу лишнюю неучтенную тонну при передаче машины по эстафете. На дальних рейсах только это и выручает. А значит: экипажи давным-давно эксплуатируют самолеты с превышением заявленного конструктором максимального полетного веса, или точнее, взлетной массы. Потом, по прошествии лет, эксплуатант добивается у конструктора узаконивания этого, проверенного жизнью нарушения.

Так мы стали летать с взлетной массой 100 тонн вместо 98, а теперь разрешили 102 тонны.

Но по бумагам, боже упаси, все по закону. Это уж наши маленькие секреты. Правда, это секреты Полишинеля: их все

знают. Летишь туда – расход ну уж очень большой, пишешь маленький остаток (чтоб не превысить посадочную массу 80 тонн). Летишь обратно – расход ну уж очень маленький, ветер всегда ну очень попутный. И в баках плещется заначка. Ну и так далее.

Но вот короткий полет – в Норильск. Как ни крутись, а заправка на «бешке» 20 тонн, если запасной Игарка, и 21 тонна, если Хатанга. И на ВПР в Норильске остается 6.5, ну, 7 тонн, это на 1 ч.15 мин. Можно сделать один кружок, если что.

Вот мне и пришлось повертеться нынче. Была бы пара тонн лишних, я бы спокойно ходил по кругу, ожидая, пока пройдет заряд. А тут разрываешься между ожиданием минимальной высоты облаков, которая вот-вот повысится, и между страхом, хватит ли топлива до Игарки, а заход там – по приводам обратного старта, что для нашего лайнера просто нонсенс; да вдруг там придется сделать еще кружок. И Витя, начальник паники, уже вертится волчком и резонно отталкивает подальше от греха. А я, командир, должен использовать все возможности, весь опыт, интуицию, профессионализм, разумный риск, – и выполнить-таки полет без тупого ухода на запасной, не поддаваясь при этом слепому азарту решения задачи. И вертятся с сумасшедшей скоростью колесики в мозгу, перемалывая нервные клетки, а глиссада тем временем уже ушла вниз и гнаться за нею бесполезно и опасно: только без спешки на прямой, лучше сделать еще круг.

Что-что, а на глиссаде не должно быть НИКАКИХ нестандартных моментов. Только стереотип, выработанный годами, только строгая технология и четкое, отработанное, привычное взаимодействие подготовленного экипажа. Если этого нет – лучше уйти на второй круг и сделать повторный заход или уйти на запасной. А топлива-то и нет…

Мой экипаж – опытнейший, вот ему-то и по плечу решение таких, и более сложных задач. Но у всех живые нервы, и вот тут командир должен в двух словах, в один момент, найти что сказать людям, чтобы разрядить эмоциональное напряжение, а лучше – перевести его в решение задачи.

Нам не хватило десяти секунд, глиссада ушла вниз, я эдаким неуверенным тоном доложил земле решение: «ну… уходим…» И земля прекрасно поняла мое состояние и сумела сработать как надо: «протяните до дальней…»

Я сказал экипажу: «щас дадут». И как только получил команду к третьему, тут же отключил автопилот и решительно развернулся на 180, озадачив сразу Филаретыча: какой курс? 360? 355? И Витя углубился в расчеты и через 5 секунд, пока я

крутил вираж, выдал курс, – и какая там Игарка.

Минимальное удаление от полосы, с которого, заходя с прямой на высоте 500, можно без нарушений успеть выполнить все операции, начиная с выпуска шасси, в Норильске – 15 км. И то: надо подвесить машину на скорости 380, чтобы выпуск шасси погасил скорость до 360; закрылки 28, перебалансировать, заранее добавить режим до 80, убедиться, что на этой скорости в горизонте машина летит, отдолдонить карту, да не формально, а с особым пристрастием, для себя, ибо тут все по пределам и надо не упустить контроль жизненно важных моментов: шасси, закрылки, загружатели; – а тут уже вход в глиссаду: успеть погасить скорость менее 300, довыпустить закрылки, выпустить фары, опять карту, – и только теперь все должно пойти по стереотипу и начнет решаться задача захода по локатору с контролем по приводам; поиск земных ориентиров перед ВПР; зацепиться глазами за землю, убедиться, что положение самолета посадочное, и – решение.

О том, что не попадем на полосу, не может быть и мысли. Такой экипаж.

Я не знаю, о чем думают при сложном заходе мои мужики, но уверен: в том, что мы, безусловно, сядем, если я сказал «садимся, ребята», – они уверены абсолютно. И что посадка будет мягкая, это точно.

Если же на прямой командир не сумел поймать курс-глиссаду, подобрать скорость и режим двигателей, начинает нервно сучить газами, – бортинженер за спиной делает вывод: убивают! И либо проявляет инициативу, причем, как правило, на 180, либо путает команды в растерянности и вносит свою лепту в разрушение и так уже размазанного захода.

Но это я так предполагаю умозрительно, ибо у меня такого не было никогда. Если моей спине тепло оттого, что там – Алексеич, то он чувствует то же самое оттого, что команды подаю ему я, либо мой воспитанник, второй пилот, а значит, растерянности быть не может.

Это – мой экипаж. Это не фраера, а волки. Спокойные. Несмотря на то, что Филаретыч иногда бегает по потолку. Ему нужно одно мое слово, и даже не слово, а интонация. Ну, такой он человек, я привык.

И вот Алексеич лежит на чердаке, мне меняют инженеров, и спине чуть зябко в полете. Пусть люди не обижаются: я сам создал себе этот относительный комфорт, зато в такой обстановке мы способны решать любые задачи, и начальство наше это знает.

Если от некоторых командиров отказываются – и все

об этом знают, – то ко мне просятся. Но я свой экипаж берегу.

Ага. Привык: как у раю.

Ну что ж, создайте себе такой же рай, но уверяю: потребует приличного, тонкого труда, и над собой тоже.

Или тупо сосуществуйте: ты начальник – я дурак.

Вчера в эскадрилье, при стечении народа, я между делом долго доказывал Савинову, что мой экипаж – особый, единственный, я его разбить не дам: мы – самый старый и слетанный коллектив. И если есть где в экипаже пары, слетанные годами, как-то: Хатнюк-Гафаров или Пушкарев-Соловьев, – так это же только пары, а мы еще недавно летали вчетвером – многие и многие годы, не три года, и не пять, а больше, и сейчас остались втроем, пролетав более восьми лет вместе, а с Копыловым – десять, спина к спине…

3.04. Ну, слетал тем бизнес-рейсом. Открыл. Это анекдот.

Смена, как назло, не сумела подготовить машину: спешка, суета, две или три дозаправки, не проходила центровка, балластный бак…

Для полноты счастья, кто-то позвонил, что самолет заминирован. Куча ментов; для порядку позаглядывали во все углы, естественно, ничего не нашли. А принять решение о вылете некому, кроме, естественно, командира корабля, что я и сделал. И пресса вьется, телевидение… а тех бизнесменов, тех пассажиров первого класса, так и не оказалось. Пришлось сажать в бизнес-салон обычных пассажиров, для центровки. Смех в зале.

Корреспондент слетал с нами туда и обратно; ну, спасибо, болтали всю ночь, хоть спать не хотелось.

Москва, естественно, о таком рейсе ни сном, ни духом не знала: продали 145 билетов, а мест всего 132, бизнесменов нет; снова для центровки посадили на их места простой люд. Тут из аэровокзала автобус подвез еще группу, в которой, наконец, оказалось пятеро пассажиров первого класса; ну, опять разбор с местами, извинения, суета проводников…

Посадка в Москве хорошая. Дома садился Коля, ну, молодец, притер на цыпочках при хорошей болтанке; ну, товар лицом.

Доехал до дому на служебном, попил чаю, кое-как снялось возбуждение, упал и проспал пять часов. Усталость от нервотрепки. Еле расходился; теперь, пожалуй, долго не усну. Холод и ветер за окном.

В полете, беседуя в пространном и свободном интервью, я много говорил корреспонденту о моем экипаже, о моем

исключительном, редкостном для Аэрофлота и наверно единственном в управлении экипаже. О Валере и Леше, о том, как тепло спине, прикрытой надежным помощником и другом, о высочайшем наслаждении от Лешиных посадок, о большом везении и великом профессиональном счастье работать в таком коллективе, о традициях и преемственности, о летной династии Гришаниных, о Службе и великой усталости, о святой романтике, которая все еще влечет в небо молодежь.

9.04. Подсунули нам еще облет машины после смены двух двигателей. Ну, облетали. Бросилось в глаза то, как мы зашорены стереотипами. Здесь пришлось задавать машине нестандартные режимы, как-то: одному двигателю взлетный режим, другому – малый газ; либо полет на большой высоте и минимальной скорости – и взлетный режим; либо взлетный же режим на максимальной скорости; либо вписаться в радиусы разворота по схеме полетов в зоне на высоте 11100 при скорости 900, и т.д. Приходится думать, решать и реагировать быстро, а параметры полета норовят выскочить за допустимые рамки. Ну, это полезно. Откажет в полете двигатель, не дай бог, – так уже вроде и не страшно.

В зоне пилотировал я, а взлет и посадку с задней центровкой отдал Коле для тренировки; ну, он справился хорошо.

16.04. Благородной, легчайшей, аристократически-утонченной, бабаевской посадкой наградил господь перед уходом в отпуск. Ощущение завершенности. Лучше сделать невозможно. И сделал-то не глядя, в спокойных, идеальных, не мобилизующих условиях, ну, в сумерках; заход в автомате до ВПР. Долго катились по рулежкам вокруг домодедовского перрона, встали в дальний угол. Хорошо.

4.05. Съездили с Надей на Украину, проведали стариков. Обратно поездом до Москвы, оттуда домой самолетом.

В Домодедово уже три дня не было топлива; мы попали как раз на третий день. Пришлось помыкаться по вокзалу; ночевали в холле профилактория на вытащенных по случаю ремонта пустых кроватях, спасибо, хоть не выгнали. А в вокзале ступить было некогда… как я ненавижу вокзалы…

Повезло нам, что сидящий в Москве наш молодой командир летного отряда выбил топливо на Ил-86, на котором он как раз вводится с левого сиденья; я попросился с женой, ну, взял, спасибо.

Провел я Надю через проходную АДП, сунув пару тысяч

тете-начальнику турникета. Это – с билетами! На регистрацию же и досмотр было не пролезть из-за мешочников; а что такое две тысячи – тьфу…

Ну, долетели: Надя на приставном, я рядом на контейнере, проводницы знакомые, устроили, спасибо. Командир на посадке приложил машину – ну, на уровне проверяющего с гербовыми пуговицами. Да ему мягче и не требуется. Сойдет.

В полете я от скуки зашел в кабину. Ну, все вроде знакомо и понятно, но, естественно, не та компоновка, мнемосхемы, глазу непривычно. Экипаж работал. И тут вдруг обострившимся, чуть посторонним сознанием я понял, шкурой ощутил, до восторга, – как же сложна наша работа! Только знать все это, как что работает, как им пользоваться. Как вместе это дело делать, как это дело делать хорошо, добротно. Как много надо трудиться для того, чтобы понять все тонкости. Какой огромный труд и талант надо сложить вместе, чтобы воплотить весь этот багаж в утонченной бабаевской посадке, сколько надо набить мозолей на нервах, чтобы такие посадки стали нормой…

Или же клепать добротные, с тупым ударом в задницу, посадки, типа вот этой, пережитой мною вместе с Надей? У нее на секунду от толчка выпали глаза.

Нет, я так не сажаю. Не умею. И Надя знает это, и ей стыдно было за этот толчок.

Дай бог, конечно, моему начальнику и коллеге научиться хорошо летать на тяжелом лайнере. Хотя… это очень трудно. Много надо летать. Много думать об этом, и перед полетами, и в полетах, и после. Переживать, не спать ночами, мучительно перебирая в памяти и анализируя свои действия, скрипеть зубами и в душе плакать сухими слезами о своей профессиональной несостоятельности – и бороться с собой.

Словеса.

25.05. Слетал в Краснодар после отпуска. Посадок отличных бог не дал, а так… добротные.

В Оренбурге был хороший ветерок, а машина пустая, 30 пассажиров, задняя центровка, вот и пришлось жать машину к полосе при боковом ветре, и когда ее поставило колом над торцом, трудно было совместить укрощение болтанки и сноса с гашением высоты и скорости таким образом, чтобы все воплотилось в мягкое касание. Машина коснулась не столь мягко, как хотелось бы, и мы запрыгали по стиральной доске оренбургской полосы, где Альянов как-то вообще потерял одно колесо на передней стойке: зарулил, а одного колеса нет. Нашли потом на полосе; ну там старая трещина оси, редкостный случай.

Однако же стиральная доска «помогла».

И у Коли не все получалось; особенно не нравится мне его уход из створа оси после дальнего привода – типичная ошибка. А потом, после ВПР уже, лезет на ось, отвлекается от тангажа, и т.д., и т.п.

Так-то он уже хорошо летает, но я все требую и требую лучше. Садит хорошо… но таки сбоку от оси, а на меня тут не угодишь, не терплю, режет. Ты профессионал или где.

В Уфе Коля боролся с боковым ветром, ну, неплохо боролся, а выровнял высоковато, а скорость была с запасцем; повисли, понесло, и стало ясно, что сейчас упадем с боковой нагрузкой на шасси. Я, когда пилотирует Коля, за штурвал не держусь; голосом подсказал: добери же! Ну, добрал, чуть плюхнулись боком, терпимо, перегрузка 1,3. Для проверяющего высокого ранга – неплохо, для рядового второго пилота – удовлетворительная тройка. Позорище.

В Норильске заходил я, в идеальных условиях, на пресловутый пупок с курсом 194. Над торцом успел заметить скорость: 260; выровнял, протянул вдоль пупка хорошим, заметным движением от себя, парируя все ту же заднюю центровку; выждал обычное «раз, два, три», добрал… летит… еще чуть выждал, еще добрал – ну, всё уже! – нет, летит… плюхнулись. Выровнял, значит, на 10 см выше. Центровка помогла. Хоть и протянул, а все же недожал.

Ну, если с высоты 10 см уронить ручные часы, им ничего не будет. Если уронить телевизор – уже чувствительно для него. Если, к примеру, паровоз… А тут самолет, он потяжелее паровоза будет. Конечно, хоть и на мягкие лапы упали, но слышно. Да еще и приподнялась на цыпочках и снова хлопнула пятками по непривычно сухому бетону: в Норильске уже весна, +1, полоса оттаивает.

Домой Коля довез хорошо, мягко сел сбоку от оси, снова упустив створ где-то со 100 метров, за что был дружно выпорот экипажем.

Ну, ладно, разговелись.

Было 12 ночи. Пошли в профилакторий спать до утра. Чтоб добираться ночью домой, нет и речи: мы все боимся. Да и кто развезет с автовокзала. Ладно, переночуем здесь.

Я изорвал кашлем горло; очень надо было бы сделать ингаляцию с эвкалиптом, да попить бы горячего чайку… ну, ладно. И поесть бы тоже не мешало, ибо рейс через Норильск-Уфу только ввели в расписание, мы его открыли, а значит, голодный: Краснодар сказал, что договор еще не заключили, денег не перечислили… как обычно. Так и гнали голодный рейс до дому.

Конечно, в Уфе проглотили в буфете по пирожку, а я даже прорвался в закрывающееся кафе и съел там пару горячих котлет, да купил на экипаж кольцо колбасы и хлеба в дорогу. Перебились.

Уже разделись, как вдруг Алексеича осенило: есть же литр прекрасно разбавленного спирта от зайца…

Ну что ж, с удовольствием. Я быстро организовал пьянку экипажа в профилактории для отдыха летного состава. С устатку. Поскребли по сусекам закусь. Две редиски разрезали пополам, огурец, вареное яйцо, три кусочка хлеба. Прекрасно.

И хряпнули, сперва по полстакана. Оч-чень хорошая штука. Потом еще раз. В груди зажгло. Я лег, а ребята додавили бутылку… сколько там того спирту. Покурили, вырубили свет, и я проснулся около 9 утра, Спал, как в раю, ни разу не кашлянул.

31.05. На днях в резерве пошли на тренажер и стали выполнять обычную программу. Тренажер ли барахлил или же я хворал, но получалось далеко не все. Когда нам отключили три генератора и надо было срочно снижаться и садиться (так уж устроен этот лайнер, что без кулонов может лететь считанные минуты), то, уже в виду полосы, на прямой, я сдуру ткнул ручку выпуска закрылков… а контроля-то по прибору нет, без напряжения 36 вольт стрелки не покажут отклонение… Тут приходится считать время выпуска по секундам, потом ставить рукоятку в нужное положение; я об этом забыл… короче, нас затянуло в пикирование, и мы с грохотом убились.

Ну, это ладно. Тут сработал глупейший стереотип: полоса по курсу – выпускай закрылки. В обычных условиях, при видимости земли, может быть, и хватило бы внимания на то, что нас затягивает, да и вообще на этот усложненный выпуск вручную. Но на тренажере же весь полет – это постоянная борьба с тангажами и вертикальными скоростями. Тут наша совковая наука так и не смогла ничего придумать: чуть дашь от себя – через 5 секунд уже вертикальная чуть не 100 м/сек; возьмешь чуть на себя – через 5 секунд то же, но с обратным знаком. Какие уж тут задачи – удержать бы хоть высоту.

Потом были отказы одного и второго двигателей, заход на третьем, снова борьба за высоту на взлетном режиме… короче, на полосу я попал, но с недолетом, где-то на КПБ сел, меду ближним приводом и торцом. Но выскочил на полосу.

Ладно. Сложно вам – получите задание проще: взлет, на высоте 50 м пожар, стандартный разворот и посадка с обратным курсом.

Это – то же самое, что я еще 7 лет назад выполнял за 2

минуты 47 секунд. Я был к этому готов. И как только после взлета загорелось табло «Пожар», энергично заложил крен 30, и, не успев еще прибрать режим со взлетного до номинала на высоте 200 метров, увидел, что уже отвернул на 80 градусов; тут же перевел в противоположный крен, скорость 300… мы это умеем!

Стрелки радиокомпаса показывали, что мы крутимся где-то в районе дальнего привода, это 4 километра до торца… высоту держать не более 200 метров… так, шасси… что-то полезла вверх, от себя, еще, еще… что за черт…

И началась свистопляска с высотами, с вариометром; почему-то шарик ушел не на полдиаметра-диаметр, а до упора влево; я давил левой ногой, выбирал триммер, не помогало… Шла борьба с машиной, на которой полет с отказом одного двигателя есть нормальный, не отличающийся от обычного полет.

Пересекли линию посадочного курса; я еще пытался учесть, что надо же чуть сбросить высоту, полоса приближается, надо снижаться… но нас тащило влево, и земля подсказала, что мы уже слева 2500 метров, и до торца – столько же; по всем законам – уже не вписаться…

Я держал правый крен 30, но курс полз почему-то медленно; потом вдруг резко упала высота, даже поджались ноги: сейчас зацепим… нет, выдрал, взлетный режим!

Я совсем забыл, что это тренажер. Я летел и боролся за жизнь.

Сработал АУАСП: слишком передрал, критические углы атаки… так, чуть от себя…

И вдруг в стороне забелело пятно: полоса за деревьями! Смутно, расплывчато, как в тумане; и видно, что ухожу в сторону…

Снова падаем, снова выдираю над самой землей… уже нет никаких сил бороться… бросить все… не вышел полет…

Видимо, такая же мысль мелькнула тогда и у покойного Фалькова. По всем законам – всё… Но он боролся до конца.

И тут меня зло взяло. Ну, сука, я тебе покажу. Не по законам? Ладно, не по законам. И я вцепился глазами в полосу, и заложил крен не по законам. Известно же, что на нашем тренажере визуально не зайдешь на полосу, надо только по стрелкам. Но тут я про все забыл: полоса, полоса передо мной, и я – не зайду? Я, летчик, – и не зайду?

Дальше были железные руки и немыслимые зигзаги. И я сумел на высоте 20 метров, едва не цепляя задницей за землю, погасить синусоиду колебаний курса, поймал створ и приложил машину точно на ось. Знай наших!

Не по законам…

Это была борьба за жизнь.

Я вышел из кабины, мокрый с головы до пяток. Лицо горело, жар бил изнутри. Я боролся и победил! Черт возьми, это была победа, хоть и наворочено было ошибок, – но я, может, впервые, почувствовал, как это, когда смерть глядит в глаза и по одному разжимает мне пальцы на штурвале, а я не даюсь, бьюсь и выезжаю на одной злости.

Никогда в жизни я не испытывал ничего подобного. А ведь это был просто неисправный тренажер, железяка. И задание для меня, старого волка, было – семечки.

Не цифры кренов, курсов, секунд и скоростей я отработал, а борьбу за жизнь на взбесившейся машине. Вот самое важное, что дал мне этот полет.

Алексеич, когда понял, что пожар не погасить, переключился полностью мне на помощь: там где я не успевал уследить за падением скорости, он совал взлетный режим, а как только скорость нарастала, прибирал. Коля не давал мне, в увлечении кренами, выполнить «бочку», придерживал предельные крены и тангажи, чтобы я уж совсем не закувыркался. Филаретыч следил за курсами, высотой и скоростями, вовремя кричал.

Вообще же, в критической ситуации важен тандем: командир-бортинженер. Тут, сидя спина к спине, не видя друг друга, оба должны дополнять действия каждого, веря, что товарищ свое дело делает как положено. И лишнего не болтать: некогда.

А второй пилот и штурман контролируют пространственное положение и навигацию, все нюансы, и должны не забыть о вроде бы второстепенном на этот момент: выпуск шасси; вовремя потерять лишнюю высоту; не разогнать вертикальную; контроль по карте…

Но уж, случись, не дай бог, пожар на взлете, справимся, не дрогнем. Это отработано.

3.06. Слетали в Москву. Везли группу американских туристов, прилетавших в Мирный по делам алмазного бизнеса. Двое из них попросились в кабину. Представились: оба летчики, один США, другой Канада.

Я, на своем, отнюдь не оксфордском инглише предложил коллегам располагаться в пилотской кабине. Они поблагодарили, тот, который помоложе, со свойственной всем американцам деловитостью, вытащил небольшой компьютер, размером с полкниги, подключил провод с какой-то присоской, прилепил ее к верхнему окошку со словами «спутник нэвигейшн»,

и мы с интересом стали изучать чудо заморской техники.

Этот «Магеллан» аналогичен пресловутой «Омеге», но питается от батареек, абсолютно автономен, хоть в автомобиль ставь, и работает не с радиостанциями, а с пятью геостационарными спутниками.

Машинка выдала нам все координаты, Филаретыч быстро разобрался, что к чему, и мы весь полет ее использовали.

Я же, сам поражаясь всплывшему вдруг из глубин памяти своему скверному английскому, как-то сумел вести если не светский, то на бытовом уровне разговор.

Коллега мой, из Штатов, капитан Боинга-727, пожилой уже, летает 40 (сорок!) лет. Как он выразился, взглянув на часы, вот только что, 1 июня, исполнилось ровно 40, и прибавил с улыбкой: «и 15 минут». Ну, я перевел мужикам, и мы его поздравили.

Налетал он за эти 40 лет 14600 часов, у него записано на бумажке; видимо, об этом же говорили с предыдущим экипажем, который вез их с Мирного. Ну, летал на «Дугласах», и «Локхидах», и «Беллах», много типов. Мы тоже рассказали, кто на чем, и т.п.

Я расспросил его о Боинге-727, основные данные, ведь машины наши очень похожи. Но… у него 110 тонн против наших 100; а скорость на глиссаде… перевели узлы в километры… 225 против наших 260; а дальность 5000 км против 3500 у нас; а расход 4500 против наших 6000 кг/час; и т.д. Ну, летчики и на пальцах поймут друг друга.

Зашел разговор о зарплате. У них – от 100 000 долларов в год до 250 000 на различных типах. Работа такая же, как и у нас, те же 700 часов в год, те же 90 в летние месяцы, те же 40 посадок в месяц.

Я же говорю: мы все – братья, все делаем одно дело, одинаково трудное и ответственное. Но… он сколотил состояние, может туристом запросто прилететь к нам и попутно вложить деньги в наши алмазы. А у меня… подсчитали: по нынешнему курсу… 800 долларов в год. Он спросил: почему? Я пожал плечами и ответил: Soviet Union.

А что я ему скажу. Страна нищих.

Спросили, летаю ли я за рубеж или только в пределах страны. Ну, я ответил, что, мол, видите же, в какой степени владею английским, а мне под 50, летной жизни-то года два осталось… поздно.

Да и заработки у нас только в Иране, месяцами в командировках; жару я не переношу, от семьи отрываться не хочу ради тех несчастных долларов, а здоровье угроблю; и так

медкомиссию с трудом прохожу, астму от докторов скрываю…

Я об этом им, конечно, не сказал. Но с первым объяснением они согласились: в 50 лет – поздно.

А почему же так слабо с английским? Да, говорю, потому, что наши коммунистические учителя в детстве нам вдалбливали, что весь мир в будущем должен разговаривать на русском, потому что им разговаривал Ленин… Они вежливо посмеялись. Ну, особо не посмеешься, глядя из своего сытого окна на ободранную бездомную кошку, с оглядкой роющуюся на помойке. Жалко же, ведь тоже живое существо…

Принесли жратву. Я снова извинился за наше совковое меню, за вторую свежесть… Хорошо хоть икру дали… однако они ее есть не стали. Мы же свою уплели с удовольствием. А они без масла ее не едят.

Короче, комплекс неполноценности давил меня изнутри. И хоть я такой же капитан, хоть за 26 лет налетал больше, чем он за свои 40, хоть и капитаном я 11 лет, что их прямо поразило… а призрак драного «Москвича» стоял перед глазами. Глядя на стайки цифр, скачущих по крохотному экрану заморской игрушки, которая стоит те самые 850 долларов, за которые мне бы вкалывать год, – я явственно ощущал, что я – нищий, да еще и обдуренный, облапошенный верными ленинцами.

Ну, бог с ним. Довезли мы их до Москвы, я постарался, посадил прилично, расстались с самыми добрыми пожеланиями.

Дома я рассказал своим, так бросили и телевизор, сбежались слушать: интересно же. Всех, и меня самого, поразило, что я смог беседовать с американцами на их языке, пусть там еле-еле, но смог. И экипаж, и проводники, и моя семья, – удивились.

А они тоже дома соберутся с семьей и расскажут о России, о просторах и потенциале, о возможностях… ну, и о встречах с коллегами, нищими российскими летчиками, которые удивляются компьютеру, а умеют летать на палочках-веревочках, и не хуже.

И еще я осознал, как важно знать язык, а годы ушли… эх, дурак, болван. На фортепьянах сам выучился, а элементарный инглиш, хотя бы на бытовом уровне, не освоил. Варился в собственном соку, не было нужды, как ее не было у Сталина, Брежнева и иже с ними. А сынков-то пристроили в английские школы, поняли на старости-то.

Вот и я на старости понял, и надо долбить детей, чтоб совершенствовались, чтоб могли свободно говорить на английском. Все-таки этот язык, а не русский, является языком

международного общения.

Из Москвы задание у нас было напрямую на Мирный, а оттуда уже – на Красноярск. Ну, слетали, ночь отдыха; прилетели из Мирного домой в 6 утра, а в 12 уже стоим в плане на тот же Мирный. Ну, не резерву же отдавать: поспали в профилактории 4 часа и слетали еще разок в Мирный, уже по другому заданию на полет.

Двух одинаковых полетов не бывает; через каких-то восемь часов обстановка в Мирном была совсем не та, что ночью. Тогда было тихо, спокойно, садился Коля; сейчас же дул ветерок, была болтанка, особенно вблизи пресловутой ямы, трубки Мира, через которую мы садились (а дна не видно, так она глубока); ну, я покорячился, но прилично сел.

Остальные полеты все отдал Коле: ему на днях проверяться на первый класс. Так ось у него и гуляет, он замечает отклонение слишком, по моему понятию, поздно, потом до торца борется, а последнее исправление делает уже на выравнивании и даже на выдерживании.

Вчера его потащило уже на метре, слышу, сует ногу, я зажал педали, не дал. Сели, я ему еще раз объяснил.

Если бы мне его проверять на классность, то я его классным пилотом пока не назвал бы. Летает на «хор». Но наши условные классы дают большую прибавку к зарплате, а все мы люди… Пускай попытается сдать, проверяющим будет наш новый командир отряда, может, у него требования не столь высоки. А мы потом еще полетаем, и я попытаюсь вложить в человека весь свой опыт. Вижу, что он уже может летать сам, т.е. мне нет нужды с ним держаться за штурвал.

Теперь предстоит дело самое скучное: шлифовка. А уж на вводе в строй – полировка. Ну, это так Солодун и Репин считают. И я, сирый, тоже не отступаю от этих принципов. Зато потом спросят, с кем летал, и он ответит, что с Ершовым. Я тщеславен.

10.06. Давно не был в Полярном; ну, побывал. Там полоса ямой, выровнял у знаков, чуть выдержал, добрал – летит… Короче, долго летели. Пока яма не кончилась.

На пупок надо уметь сажать, а на яму, само собой, тоже. Тут надо давить от себя смелее. Центровка, конечно, задняя, пассажиров в ту сторону летом нет, загрузка вся оттуда… но главное: я про ту яму просто забыл. Я там до этого и был-то три раза всего, еще вторым пилотом.

Большую часть полетов отдаю Коле. Даю рулить на

машинах с ножным управлением передней ногой. Ну, сыровато, особенно с газами, с чутьем импульса тяги, со скоростями руления и разворота… ну, все еще впереди.

А по штурманской части работают с Витей хорошо. Возятся с «Квитком», с НВУ, с картами… Пускай новое поколение будет грамотнее нас.

Слетали в Москву; нам ее втиснули из-за нехватки экипажей, которые сидят в Сочи отсутствием топлива уже неделю (мне бы там посидеть…). А по прилету домой мы уже стояли через 6 часов в плане на Краснодар. Ну, поспали в профилактории и… задержка до вечера. Рейс из-за отсутствия загрузки в Оренбурге сделали прямым, нужна дальнобойная «эмка», а ее на базе не оказалось. Пришлось ждать.

Пришла «эмка»: замечание по РСБН. Техмоща поковырялась, отписалась и тихо слиняла в пересмену, ну а мы сели и полетели. В Краснодаре заход с прямой, я спокойно рассчитал снижение и как всегда показывал, как это делается. За 30 км высота была 1200, скорость где-то 450; все было прекрасно… но почему-то шли выше глиссады. Обычно, если чуть выше глиссады, то уж до высоты круга, постепенно выпуская шасси и закрылки, гасишь и гасишь скорость на малом газе и всегда успеваешь догнать перед официальной точкой входа в глиссаду, еще чуть идешь в горизонте, потом довыпускаешь закрылки на 45. А тут не получалось. Я заранее, не за 16, а за 25 км, выпустил шасси, закрылки… нет, глиссада уходила вниз. Что за черт?

И только когда из дымки впереди выползла полоса и стало видно, что да, высоковато, да какое там – высоко идем-то, тогда стало ясно, что «Михаил» врет, что дальность не 12 км, как он нам давал, а где-то всего 7, уже надо снижаться по 10 м/сек… и Коля вдруг доложил: да вот же домик дальнего привода под носом, а высота 400…

Ну, тут прыгать надо. Малый газ, дожал; сработала ССОС: опасное, слишком резкое снижение вблизи земли! Ну, до дальней только-только сумел догнать глиссаду на малом газе, а карту читали уже вдогонку запросу о посадке: если не успел запросить до дальнего привода – угонят.

Так, на неподобранном режиме, суча газами до земли, я и плюхнулся на полосу, не долетев 50 м до знаков. Спешка.

Это все я позволил себе лишь только потому, что погода была идеальная, визуальный контроль. Ну не уходить же на второй круг из-за ничего, из-за РСБН, при видимости 20 км.

Конечно, приборам надо доверять. И людям тоже. Я еще этим жучкам-рэсосникам сказал тогда: рассчитываю на ваш

профессионализм. Ага, рассчитывал.

Конечно, если бы в сложняке, то даже и думать нечего: раз глиссада внизу, а уже дальний привод, то что ж… не вышел заход, уходи. Уходи! Никто не осудит, тем более что прибор отказал.

Но! Кто ж нам помешал, в сомнениях, запросить хотя бы раз удаление? Тем более, зная, что было замечание по работе РСБН, именно по каналу дальности.

Правда, на маршруте «Михаил» выдавал дальность, в общем, точно, и кто же знал, что он, подлюга, врет на 5 километров? На эшелоне это не заметно, да и не так важно, а вот вблизи полосы – принципиально. Усыпил бдительность.

Вот так летаешь, летаешь, 26 лет уже, а на мякине провели. Тьфу.

Урок на будущее: проверять работу РСБН запросом дальности у диспетчера обязательно.

Пока мы ждали дома «эмку», меня вызвал на беседу командир отряда. Ну, как всегда, мною затыкают дырку. Нам доверено возить швейцарских туристов по стране. Шереметьево, Норильск, Петербург, Иркутск. Персональная машина, бригада проводников, обученная французскому, немецкому и английскому; всегда по расписанию, всегда с топливом, 25 рейсов, 200 часов, до октября. Ну, чековая книжка, реквизиты и т.п. бухгалтерские тонкости, в которых я ноль; ну, провезут, покажут, объяснят.

Оно, конечно, неплохо, с персональным самолетом и по расписанию, без нервов. Но… каждый вылет в 7 утра, а значит, заезжать с вечера. Я оговорил, чтоб хоть в резервы не ставили нас: мало мы валяемся на этих койках.

Рейсы эти мелкие, этим летом будет саннорма, но – с огромным количеством посадок. Что ж, не все коту масленица. Отдохнули – и будя.

Я берегу здоровье, внаглую отключаясь в полете: снимаю наушники и чего-нибудь рисую в своей тетрадке, большею частью, слесарные задачи. Время тогда летит быстро, глядишь, уже пора снижаться. Работает Коля: ему в охотку, пришла его пора, вошел во вкус. Это уже не позапрошлым летом, когда в грозу забыл шасси убрать на взлете. Сейчас Коля Евдокимов – грамотный, умелый второй пилот, в самом соку, в расцвете здоровья и молодости. Моя правая рука, смена.

Ну а Витя пашет, как старый конь, и я ему полностью доверяю. Проверено: он обладает исключительным чувством ответственности.

Алексеич за спиной тоже: то читает, то что-то

изобретает в уме, с нетерпением ожидая свободного дня, когда на кухонном подоконнике возьмется за напильник.

Ну, ворчат, как же без этого. Ну, курят. Семья. Старейший, сбитый-спаянный экипаж.

Корреспондент в газетенке таки о нас пропечатал. И Митрича вспомнил: мол, признанный мастер мягких посадок. Справедливо. Я газетенку случайно в самолете нашел, ну, привез домой, пусть мои почитают.

Скоро, значится, меня выпорют, уж такая примета.

29.06. Ребята тут описывали прелести полетов в Иране. Горы, грозы, болтанка, туманы, отсутствие радиолокационного контроля; аэропортов у них, имеющих системы захода, только три; когда синоптик прогнозирует 4 балла кучевки, никто кроме русских решения на вылет не принимает. Хорошие русские летчики: за так, задарма, за 1500 долларов в месяц… а летают здорово.

Не знаю. Нет во мне той лихой ухватистости. Я там не уверен. Как ребята там работают, какой стимул, какие экипажи…

Моя уверенность в себе зиждется и на собственном опыте, и на коллективном опыте моих учителей, и на опыте экипажа, и на локте товарища и теплой спине, и на том, что внизу родная земля и русские люди. При чем тут земля, я не знаю, но – при том.

Ну просто трус и лентяй. Оговорки. А вот полтора миллиона в месяц…

Каждый выбирает свой путь. Я пошел дорогой постижения глубинных нюансов мастерства. Кому-то же достаточно просто набитой руки для добычи материальных благ. Он использует самолет для достижения каких-то материальных целей, а я к ним, к целям, почти равнодушен, но глубоко неравнодушен к собственно Мастерству. Ну, казните меня за это. Ну, интеллигент я в полетах. Ну, не пришло еще время оценивать тонкости; пока «привуалировают» рабочие посадки и рвачество. Страна у нас такая, и такая психология.

Раньше я дописал бы: «Может, я не прав…»

Но нет. Теперь я твердо знаю, что прав – я, что судьба любой профессии все-таки в руках Мастеров, что рабочее отношение к Делу есть профанация, размывание критериев и неизбежный приход к совковому, усреднено-низменному, колхозному стандарту, к тройке. Да что далеко ходить – целая несчастная моя страна тому пример.

30.06. Жизнь так прекрасна, а смерть так внезапна,

жестока и неумолима; она не спрашивает, успел ты или не догнал, добился или не достиг, оставил след или исчез из памяти, – она молча забирает человека, озадачив этими вопросами живых.

Кому нужен мой профессионализм, кроме самого меня?

Я отдаю себе отчет в том, что меня судят те, кто летал со мной, – судят мое умение, характер, поведение, дают оценку всем качествам. После смерти мне будет все равно, но сейчас – нет.

«Memento mori»… Сейчас я ревниво слежу, как бы не обгадиться перед людьми, а уж если пущу пузыря – достойно снести позор. Пусть молодые учатся и этому. Думаю, я не дам повода к презрительно процеженному сквозь зубы нелестному слову. Стараюсь не обидеть человека. Ну, помогу, чем умею. Оторву от себя. Только вот кто это оценит. Да какая, собственно, разница.

Жизнь тем и хороша, что я ощущаю себя звеном в цепочке, нужным звеном, а не пустым местом.

18.07. Эту неделю убили на иркутское колесо. То стояла жара, а тут долгожданные фронты опустились с севера, и первый Иркутск чуть накрыло облачками. На другой день в Москве уже всерьез мерзли: там дожди; ну, напитались холодом. И дома резко похолодало: до +10 утром. Вся природа вздохнула полной грудью.

Наши бедные туристы, вкусив прелестей сибирской жары (а доходило до +38), резко изменили свое представление о Сибири как о крае холода. Ну, сибиряк-то жары не боится, а европейцам было тяжеловато.

Зато новая группа попала в рай и осталась очень довольной поездкой на Байкал. Однако же Иркутск, один из самых наших бардачных аэропортов, задержал трап на 35 минут, и одна пассажирка, которую черт понес сюда с двумя малыми детьми, всердцах сказала что-то вроде: знала бы – век бы сюда не совалась.

Им наш ненавязчивый сервис непонятен. Я видел, как через одну спотыкались женщины, поднимаясь в наш чудовищный, львовского завода, ископаемый автобус: такой высоты ступеньки явно сконструированы в расчете на грязь по колено и резиновые чеботы.

Второй Иркутск – уже по холодку. Предупредили нас, что там нет топлива. А его нигде нет. Ну, пришлось заправить сразу и на обратный путь. Да с вечера мы еще оставили заначку, тонны две; короче, превысили прилично посадочную массу, а

куда денешься.

Ну, пилоту первого класса Николаю Евдокимову и карты в руки: в Иркутске крутая глиссада, низкое давление, да вот еще и посадочный вес больше 80 тонн, и ветерок на посадке попутный. Решай задачу.

Коля сделал все как надо, но… после ВПР пошел ниже глиссады, как и положено, чтоб же не перелететь с попутником, да уехал на точку ниже, и торец проходил, хоть и на хорошей скорости, 280, но – уже деря нос на себя. Не спеша убрал режим до 80, машина замерла, малый газ – плюх, плюх, плюх… Она же не летит с такой массой и задранным носом. Ну, где-то 1,3. Надо было так и садиться на газу, ну, не на 80, а на 78.

А сзади же сидел турист, инструктор на легких самолетах, типа «Цессны», но все равно, свой брат-летчик. Только ж хвалил за вчерашнюю посадку… Ну, обгадились. Пришлось дома мне реабилитироваться. Ну, сумел.

Надо сказать, во всех полетах после посадки пассажиры благодарят экипаж аплодисментами. У них, на Западе, так принято. Нам, конечно, приятно. И понятно: там умеют ценить мастерство. Но за такую посадку при аплодисментах становится стыдно.

Вообще же все посадки у нас с туристами образцовые. Стараемся: тут оценят.

Наши – нет, наши не хлопают. Троечник считает, что любая посадка – рабочая; живы – и ладно. Пилотам за это деньги плотют.

А нам проводницы прямо подчеркивают: ну, ребята, сегодня вам и хлопали…

Что ж, приятно, черт возьми.

Коля, пока мы стояли в Шереметьеве, съездил в департамент и сдал на первый класс. Сейчас это делается просто и делово. Налажена четкая система передачи по наследству: последующие знают от предыдущих, на кого выходить; такса – ящик водки, можно наличными, по рыночной цене… Ну, предварительно созваниваются.

Короче, сдал, и ладно. Мое же дело сейчас – шлифовка новоявленного первоклассника. Когда в разговорах проводницы спросили меня, почему я не учу английский и не рвусь за рубеж, их бригадир, или инструктор, Лена, сказала: «Василий Васильевич учит летать вторых пилотов».

А учить английский поздновато. И хоть самолюбие и страдает, но еще больше оно будет страдать, если второй пилот где-то пустит пузыря, а спросят, с кем летал… Тут я ревниво самолюбив. Моя фирма – это качество. Вкладываю в Колю опыт –

мой будущий моральный капитал, мой авторитет. С кем летал? С Ершовым. А-а, ясно.

Кое-кому напрочь непонятно, что я озабочен какими-то учениками, когда надо рвать.

Новые штурман и бортинженер. Приглядываются. Ну, я своих взглядов не меняю и откровенно делюсь с ними: насчет роли командира, насчет воспитания, профессионализма, доверия, школы и пр.

Гена Шестаков взлетел в Ташкенте, не убралась передняя нога; ну, с выпущенными шасси долетел до дому, прошел над стартом, визуально проверили: нога развернута влево. Делать нечего: зашел и сел. Как у нас пены нет, то никто и не удосужился ничего сделать, хотя бы полить полосу водой. Сели, держали-держали ногу, но все же она опустилась, их выбросило на грунт; остановились в 10 метрах от бетонного забора.. Ну, обошлось. Экипаж простили.

30.07. Летаем себе. Я отдаю все Коле, он старается, он справляется, он мотается, обретает уверенность и ради Христа просит, чтоб я его никому не отдавал.

Конечно, любой второй пилот мечтал бы о такой работе: Коля делает все то, что должен делать командир, вплоть до принятия решения на вылет, ну, под моим контролем.

Я ж говорю: ко мне в экипаж просятся, и всегда будут проситься. Ибо здесь человек остается человеком, к нему относятся, как к сыну, и работа здесь идет именно так, как она должна идти в цивилизованном обществе. На, бери, работай, принимай решения, раскрывайся, расцветай. Может, когда-нибудь вспомнишь меня и дернешь стопку. Школа Солодуна живет.

Я же только иногда, разик, прошу у Коли штурвал, с удовольствием выполняю полет, показываю, как надо, чтоб сравнивал, чтоб стремился летать лучше меня. Объясняю, как делал. Если были ошибочки, обращаю его внимание, что вот там-то и там-то я пустил пузыря. Надо было делать так-то и так-то. Исправлял таким вот и таким образом. На будущее надо учесть то-то и то-то.

Без ложной гордости. Без боязни уронить свой авторитет. Главное – Дело, а я ему служу честно. Чего пыжиться.

Это все прописные истины. Да вот следовать им – слаб человек! – не всем удается. Мне же только и приходится преодолевать в себе жадность человеческую к полетам: хватал бы и хватал тот штурвал.

Но Коле хочется больше.

Из него получится хороший, надежный командир, и дай

его мне на ввод, я только подстрахую справа. Готовый командир; иных выпускают похуже. Хорошо, надежно летает, пилотирует, думает. Теперь наступает время решения задач.

А безвременье наше губит таланты, душит в очередях. Командиры сейчас не нужны.

Саша Чекин, мой первый ученик, пролетал первый год, без замечаний, освоился, окреп. Ну что тут скажешь: кто вводил? Ершов. Школа Солодуна.

2.08. Иркутск. Льет дождь; наши туристы вкушают удовольствия на Байкале, а мы валяемся на креслах в самолете.

Эту ночь коротали на продавленных койках в профилактории, не выспались. Подняли нас на вылет на полтора часа позже – уж так сработали службы; пришлось подсуетиться. Приехала за нами машина и возила от столовой в санчасть, потом в АДП, потом на самолет, где нас уже минут двадцать дожидались пассажиры. Мы прошли салоном в кабину, бормоча направо и налево «гут морген»; нас встретили ироническими аплодисментами и вопросом «Кэптен слип?» Ага. Попробовали бы вы «слип» на наших койках.

В Иркутск вез я; взлетал в дожде и садился в дожде, аккуратно выровнял, слушая отсчет штурмана «метр, метр, метр», а сам вижу, что чуть, самую малость, взмыл и завис, завис… а знаки уплывают, уплывают… но надо выдержать секунды. Хорошо подхватил, и мягко покатились с задранным носом. Ну, уж тут-то я аплодисменты заслужил.

Назад вез Коля, в дожде садился, точно так же, как и я: выровнял на метре и завис, потом чуть стал отдаляться от земли; я подсказал, он подхватил, но чуть поздно, скорость упала, плюхнулся на левое колесо.

Может «помог» включенный на малую скорость дворник. Я для себя по-фраерски поставил малую скорость дворника, мол мне, мастеру, и так все видно; Коля скопировал… и напрасно. Надо не фраериться, а гарантировать себя от возможного усиления дождя перед торцом. Может, слабо сбиваемый со стекла дождь и помешал.

Во всем виноват капитан, инструктор; надо думать наперед.

Ну, заход с прямой Коля производил сам, активно работал интерцепторами (снижаться равномерно мешали встречные борты), считал, и вышел-таки в точку входа в глиссаду на малом газе, молодец.

Накануне вечером к нам в нумера заскочил Леша Бабаев; ну, зацепились языками. И резко стала видна разница: обнищавший, бьющийся о жизнь пенсионер – и зажравшийся, имущий летчик летающий.

Леша очень интересуется политикой; я на нее плюю.

Держись, держись, Вася, за работу.

4.08. Виталик П. снес три колеса, причем, полопались они на рулении после посадки, громко; ну, остановились, тихонько отбуксировались. Кто ж его знает отчего. Мы дома на

посадке вообще не тормозим, полоса-то 3700; ну, чуть-чуть притормаживаем, со 180-160, перед выключением реверса, чтоб не прыгнула.

Предположить можно только, что тормоз был чуть нажат в то время, когда колеса после касания на секунду отошли от земли: пилот в этот момент ногой разворачивал машину по оси и, возможно, давая ногу, непроизвольно чуть нажал тормоз. Или если старая машина, где нет блокировки, как тогда у меня в Сочи. Либо (я не знаю) если блокировка работает от обжатия концевика на одной стойке, а она как раз в этот момент отделилась; так бывает при посадке «на три точки поодиночке»; ну, Виталику виднее. А проверяющим с ним был Пиляев. А в общем, П. летает нормально.

11.08. Как рушатся незыблемые понятия. Ну кто бы усомнился в том, что нельзя работать лучше и надежнее, чем Сочинский аэропорт, где 364 с половиной дня в году погода звенит.

Мы помним туманные задержки в Москве, когда десятки тысяч пассажиров вытаптывали в конце августа весь лес в округе, ожидая погоды. И затоки тумана с моря в Магадане и Владивостоке. И морозные туманы в Якутске. И вечную нехватку топлива в Казани. Ну, Норильск… тут все ясно: полгода закрыт.

Но Сочи! Рейс в Сочи всегда был поощрением, наградой, отдыхом, уделом блатных. Полет в Сочи – железный.

А теперь там вечно нет топлива, закрывается на несколько суток и т.д. Ну, и теперь туда ставят, естественно, Ершова и ему подобных. А особы приближенные летают в Мирный и Полярный: там топлива завезено давно и много; там оч-чень дорогая водка, и особы приближенные возят ее туда ящиками. Все правильно.

Ну, я ж просил юг. Полетели. Через Норильск.

Коля тренировался в посадке на пупок; ну, протянул вдоль пупка чуть сильнее чем необходимо и впилился в него: 1,3. Зато прочувствовал темп этого протягивания.

Машина с ножным управлением ногой; ну, учились рулить.

Из Норильска полно народу на юг. Запустились. И тут руление передало: пришла РД из Сочи, что аэропорт закрыт отсутствием мест стоянок и ГСМ. Ваше решение?

Что тут решать. Ну не оставаться же в Норильске. Тут и гостиница дорогая, и питание еще дороже, и сколько дней сидеть, неизвестно, и денег ребята прихватили с собой не густо, и компенсируют-то нам питание по 450 р. в день, а в Норильске это обойдется по 5000. Да и вообще, мы в Сочи летим или куда?

Пошли они все, козлы… Вперед!

В Уфе никто ничего не знал. Ребята подталкивали меня: мол, давай втихаря вылетим, а там прорвемся.

Но так не делается. Присадят в Краснодаре, а потом выбивай гарантии, что предприятие оплатит заправку и обслугу, а цены там только чуть ниже, чем в Норильске.

Я стал добиваться – и нашли в АДП аналогичную РД о закрытии Сочи. Ну, давай созваниваться с Сочами. Связь отвратительная, но я понял, что нас ни в какую не принимают. Официальный срок закрытия кончался через пару часов, потом следовало ожидать новую РД, с новым сроком, и по нему давать задержку нашему рейсу.

Попытались подремать в самолете, ну, бесполезно.

Короче, семь часов я на ногах добивался, созванивался, уговаривал и занимался тем, чем должны заниматься производственные службы предприятий… которым лететь не надо, а надо – мне.

Залили мы топлива с явным превышением посадочной массы, тонн на пять; ну, это мелочи. Получался остаток в Сочи тонн 17, этого с лихвой хватит долететь от Сочи до первого пункта дозаправки: хоть до Краснодара, хоть до Ростова, хоть до самого Волгограда. Только вот кто согласится заправлять – не меня, а тот экипаж, который погонит рейс назад.

Я связался с нашим емельяновским ПДСП, с трудом понял, что они по своим каналам будут добиваться дозаправки в Краснодаре, дадут гарантии оплаты. Короче, сочинили мы РД в Сочи: принимаете ли рейс без заправки у вас? Ответ пришел радостный: конечно принимаем! А ведь час назад они вообще передавали, что информация о судьбе нашего рейса будет не ранее чем через двое суток.

Ну, с персональным разрешением в руках, мы вылетели. Уфа выталкивала нас, и вот по какой причине. Через два часа должен был вылетать на Сочи уфимский Ту-134; его решили отменить, и если бы их пассажиры услышали по информации, что производится посадка на наш рейс, а их рейс отменяется…

Ну, выпихнули нас.

Ростов нас стал бомбить по радио: кто, да куда, а вы знаете, что Сочи закрыт, а сколько у вас топлива, а запасной? И Краснодар так же долбил и принуждал сесть у него. И подход Сочи тоже пихал нас в Краснодар. А тут грозы, надо вертеться; ну, отбрыкались.

Сел я в Сочи, срулил с полосы… железный ряд… ну, одна стоянка еще была свободна, зарулили.

В ПДСП дядя накинулся на нас: вы обманом прилетели, вы ответите, вы на чемоданах будете сидеть, пока эстафетный экипаж не улетит… куда, с таким остатком…

Щас. Пошел ты. Козел. Вот это я, пилот, продравшийся только что сквозь грозы, после восемнадцати часов ночной работы и нервотрепки, буду с тобой вообще разговаривать. Кинул ему на стол его же радиограмму о нашем приеме: решай свои проблемы сам. А то попривыкали: в Сочи четкая работа. Вот и работай в сбойной ситуации, принимай решения, набивай руку.

А воскресенье же. Начальства нет, решать некому. А на себя брать человек не приучен и не умеет: всю жизнь по расписанию, конвейер…

И я прошел мимо него.

Профилакторий был забит. Мы – уже третий экипаж на очереди; за нами прямым рейсом пришел из Красноярска четвертый, Боря Покатило, его тоже не предупредили, вернее, сказали: топлива там нет, но все летают, лети и ты. Ну, прилетел.

Забегали экипажи. Пока искали на пляже Татарова, Голощапов от меня узнал обстановку. Совместно решили: надо слить остаток топлива с «эмки» Бори Покатило, дозаправить нашу «бешку», 184-ю, хватит до Уфы; вот и пусть Татаров, первый на очереди, летит норильским рейсом.

Уперлась служба ГСМ: это ж надо работать, сливать, заливать, анализы и пр. А думали же в воскресенье, да при отсутствии топлива, посачковать.

Мотался-мотался примчавшийся с пляжа, весь в мыле, Татаров, плюнул и отказался. Не царево дело бегать, выбивать топливо, если службы не хотят.

Не стали мы дожидаться, когда нам Татаров освободит свои нумера, оставили у него свое барахло и поехали на море. Попили пивка, окунулись… и жизнь затеплилась в уставших, измордованных бессонной ночью, работой, нервотрепкой и влажной сочинской духотой наших организмах. Да вечером еще пивка, да шашлык…

В благостном настроении ползли в сумерках в профилакторий… а … утрясется… И точно: уже по рыночку мотался с коробками, весь в поту, Татаров, загребал сливы и помидоры. Все же его заправили, слили топливо из 708-й. Все же раскачались службы.

И мы пошли в освободившиеся комнаты и упали на кровати после теплого душа. Все-таки прорвались в Сочи, лежим в нумерах, со всеми совковыми удобствами, с хреновеньким, но бесплатным харчем, у моря… Да гори оно все синим ог… И – вырубился до утра.

А экипаж Покатило все ждал своей очереди на размещение. Как-то, с помощью ОМОНа, прошерстили один этаж, разогнали всяких блатных грузин и выбили экипажу и проводницам одну комнату, где вповалку, ребята на пружинах, а девчата на матрацах, кто на балконе, кто на полу, забылись тяжелым сном.

Черт его знает: восьмиэтажный корпус профилактория забит всякой швалью, а экипажам, для кого он и построен, места там нет. А пьянь слышна за версту.

Утром сходили на море, но подошедший холодный фронт с ливнем разогнал всех, едва окунулись. Вернулись назад, узнали обстановку: прилетел прямым рейсом Цой, топливо будет к вечеру, и то, первая партия. Три наших машины и четыре экипажа готовы.

Вечером залетали самолеты. Подняли Голощапова, ушел. Боря Покатило извиняющимся тоном уточнял, что если вдруг ночью придет еще рейс, то чтобы летел я, а он же за мной в очереди, а то он ту ночь не спал, вторая подряд, тяжело.

Да-да, конечно. Только вот моих двоих членов с пляжа нету, если что, все-таки будь готов, подстрахуй.

И тут меня подняли на вылет. А ребят нету. Пришлось лететь Боре. Обидно им: за фруктами же летели; ну, передали они нам свои заказы насчет фруктов. Конечно, конечно, возьмем. Извините, ребята.

Покатило улетел, тут заявились мои ребята. Они с пляжа звонили в АДП, им сказали, что отбой до утра, но душа не на месте, вот, на всякий случай пришли. Откуда только взялся этот неожиданный рейс?

Ладно, поспали хоть до утра. Выспавшись, стали готовиться к затариванию: своё плюс заказы того экипажа. Я позвонил в ПДСП, мне не смогли сказать ничего определенного. Хотел было уже простирнуть свою форменную рубашку (сменку сдуру с собой не взял – Сочи же), а потом подумал: не делай глупости, дотерпи. И через пять минут меня вызвали к телефону. Ну, туда-сюда… есть ли у вас чековая книжка… Нету? Ну… подходите в АДП… может, полетите…

Я возмутился, связался с АДП и потребовал, чтобы нас или оставили в покое, или официально подняли на вылет и назначили точное время. Ну, добился. На 11.00. Поднял экипаж. Сгребли рынок. Пошли косяком пассажиры, чтобы подписал билет на приставное, как всегда…

Оказалось, пассажиров всего 90, да 3 тонны груза.

Домой добрались за 5 часов. Коля вез; Саша, штурман, что-то хворал, и Коля прекрасно справлялся и за себя, и за него.

Залезли на 11100, выше гроз, и через два циклона, по трясучей дороге, Коля довез и мастерски, по-бабаевски, притер машину. Специалист, язви его.

16.08. Тринадцатого, в пятницу, был дневной Владивосток с разворотом. С раннего утра меня предупредили, что с топливом проблемы, будет задержечка, часика на полтора-два. Ну, ясно: дай бог в полдень взлететь. Взял машину, чтобы было на чем ночью возвратиться домой.

И точно: где-то к полудню взмыли, начался отдых. Лезли через циклоны, трясло, барахлил локатор, пришлось на «эмке» лезть на 11100, но все это – мелочи. Главное: экипаж в полном составе, ибо вышел из отпуска наш Засушенный Геракл (так мы втихаря обзываем Филаретыча за субтильную фигуру и явно не соответствующие ей гонор и нахрап). А раз мой Витя на месте, то – довезет, тем более, штурман-проверяющий на борту, довезут; я занялся рисованием своих чертежей.

На снижении во Владике влезли в свору мелких грозушек, продирались по локатору, а их становилось все гуще и гуще, особенно на посадочной прямой, за 20 км до торца, аккурат перед 4-м разворотом.

Диспетчер забеспокоился, зайдем ли мы с прямой. Удаление было 27, боковое – правее 12, какой уж тут заход с прямой. Витя было заикнулся, что, мол, успеем, вот сейчас влево под 90…

Я мгновенно представил себе спешку, суетню в сужающемся клине; где-то за горизонтом памяти мелькнула недавняя Игарка…

Стоп, ребята, зачем нам это? Выйдем на привод, построим коробочку… Тут диспетчер добавил: «третий чуть пораньше, да? перед горушкой?» Да, да, куда спешить, нам ведь за часы платят.

Значит так. Строим схему. Коля осуществляет чистое пилотирование. Витя с проверяющим Колей Филипповичем контролируют параметры коробочки и безопасные высоты. Я осуществляю общий контроль и принятие решений. Алексеич прикрывает спину, как всегда.

Во-первых, у нас высота уже 1200; надо набрать 1400, высоту круга. Во-вторых, где-то тут, как раз под нами, горушка, отгороженная на карте ограничительным пеленгом, она стережет… а мы ученые, и диспетчер о ней вовремя предупредил, молодец.

Пошла работа. Дождь лупил в окна, ребята поглядывали в локатор, перестраивали забарахлившее НВУ; Коля

крутил, я краем глаза следил по своему локатору за засветками, краем другого глаза – за режимом двигателей и скоростями, безукоризненно выдерживаемыми Колей, а краем третьего глаза – за стрелкой АРК: должен бытьь сейчас пролет привода… так, курс… угол выхода большой, проскочим створ… вот пролет, крен 25 вправо…. Так, давай шасси! Как боковое? Поправка в курс… ага, засветка между 3-м и 4-м, так… радиальное удаление? ага: 21, поехали третий…. Так, вот и диспетчер подсказал… курс к 4-му, боковое 10, успеем… не снижаться пока… так, ограничительный пеленг… прошли горушку? Снижаемся до 750… скорость 370, пора закрылки на 28… закрылки выпускаются синхронно… дождь врезал по стеклам, как там засветка, прошли? Снижаемся, глиссада…. Боковое… пора четвертый… курс отшкалился, ага, вписались… гасим скорость… закрылки 45, фары, карту…

Между этими отрывочными контрольными мыслями железно светилась одна: ну, экипаж, ну, механизм… молодцы… так, так, ну, отлично, ну – все как учили, все на едином дыхании, спокойно, с сухой спиной, от простого к сложному… ай да мы!

Так вот, под мои спокойные похвалы, мы выскочили из-под низких облаков в раннюю дождливую ночь; полоса смутно светилась по курсу, дворники метались по стеклам… Коля подвел ее, родимую, подкрался, подвесил, осторожно убрал режим до 80, потом до 78, потом до малого газа, и, выждав положенные секунды, длинно добрал…

Ну что тут скажешь. Я и сказал. Отличная работа всего экипажа, товар лицом. И зачем бы нам суетиться и пытаться, дергаясь, зайти с той несчастной прямой. Нет, ребята, вот – грамотное решение, вот – спокойная работа, вот – наш опыт и мастерство. Надежность. Это – экипаж Ершова.

А у других что, хуже экипажи? Подумаешь – что особенного. Вышли на привод и зашли по схеме. Тысячи экипажей так делают.

А в Алма-Ате казанский «туполенок» врубился в гору. А в Иванове упал до полосы. И сколько таких примеров. Суета сует – и полон рот земли…

Мой экипаж должен работать надежно, тогда мне, капитану, легко будет принимать грамотное решение. И в этом – весь смысл моей работы. Безопасность полетов.

Обратно летел я, то есть, оторвал машину и включил автопилот. Всю ночь мы тряслись на эшелоне; экипаж подремывал, а мы с Филаретычем сидели молча, задумавшись каждый о своем. Ночь шла.

Снижался я с прямой, на пределе пределов, догнал

глиссаду и довыпустил закрылки на высоте 450 м, на том же малом газе, затем установил режим 82 и не трогал до земли; оптимальнее зайти нельзя. Над торцом прибрал два процента, чтоб далеко не перелетать, хотя знал, что машина тяжелая; только поставил малый газ и хорошо добрал, и она тут же грузно, но мягко утвердилась на бетоне, точно на знаки. Оптимальная посадка: из РЛЭ выжато всё.

А если бы не убрал те проценты, то мягко коснулся бы с перелетом метров 150. Но у меня была цель: показать оптимальные заход и посадку, самым экономичным способом, но – культурно. Чтобы Коля видел, какие результаты можно выжать из машины опытному пилоту. Пусть из всех демонстрируемых мною вариантов выберет по себе.

Может быть, когда-то, потом, сам будучи командиром, с установившимся летным почерком, он будет учить второго пилота и между делом вспомнит: а вот у меня был один командир, так уж он рассчитывал заход с прямой… И сам покажет.

Мне это нужно не только для удовлетворения тщеславия. Нет, ну это само собой, но, главное, – чтоб опыт Солодуна и Репина, через Ершова, через Евдокимова, шел дальше, чтобы Мастерство жило. Чтобы не было рабочих заходов и рабочих посадок, чтобы было творчество.

Может, мне богом не даны столь утонченные посадки, как Бабаеву, но что касается расчета снижения, тут, уж точно, бог помогает. И если наша смена будет стремиться совершать оптимальные расчеты снижения и бабаевские посадки – мы уже недаром прожили жизнь.

25.08. Заехали с вечера на Мирный, вылет в 4 утра; спали плохо. Как всегда: только разоспались – подъем… как тоскуют руки по штурвалу… ну, встали. И – с 2 часов ночи до 5 вечера.

Полон самолет детишек: из Краснодара летят. Ну, экскурсия, полная кабина пацанов; пока шла перерегистрация багажа из-за каких-то наземных ошибок, мы в кабине не спеша и обстоятельно отвечали на десятки вопросов.

Так как обратно рейс ожидался пустым, залили балластный бак топливом, а для оптимальной центровки посадили всех на взлете назад… и напрасно. И с балластным-то баком центровка получилась задняя, и в полете пришлось их снова пересадить вперед, места были. Руль высоты и не отреагировал на перемещение столь незначительной массы. А заливали балласт дома потому, что в Мирном же топливо

дорогое.

Долетели до Мирного, и когда были уже на кругу, вдруг резко ухудшилась погода, сразу ниже минимума. Вспомнилась давняя лихорадочная посадка с детьми на запасном в Надыме, когда закрылся Норильск. Я передернулся и сразу принял решение: поехали в Якутск! Тем более что нам платят за налет, а после Якутска уже пойдет переработка – вдвойне.

Ну, сели в Якутске. Мирный к тому времени уже открылся, но мы протянули время до нового, хорошего прогноза. Перепрыгнули в Мирный; оттуда загрузка – один пассажир. Потом закрылся на два часа Красноярск, и нас не выпускали. Потом сломался буксир. Короче, полный рабочий день, 14 часов. Устали.

Две приличные посадки у Коли. Одна – на небольшой пупок и потом под уклон в Мирном – очень полезная в смысле расчета на посадку и выдерживания направления и темпа торможения на пробеге по трясучей бетонке при задней центровке. А в Якутске – обычная посадка на жесткий бетон в штиль.

Полет с предельно задней центровкой из Мирного в Красноярск я выполнил сам, благо, опыт перелетов в свое время из Северного в Емельяново и обратно имею, причем, знаю об опасности выбрасывания с полосы, если не выдержать направления на пробеге, – что Коля еще задницей не понял. Ну наблюдай же, как я держу направление.

Подвел машину к земле на минимальной скорости, где-то 250, плавно убрал на выравнивании режим и замер. Все внимание на то, чтобы не отошла от земли, штурвал чуть от себя, давлю подушку, еще, еще… Знаки один за другим уходили под крыло. И за последними знаками, под дружный смех всего экипажа, смех удивления, – чуть добрал и притер… но с перелетом за тысячу метров. На каких углах атаки она летела, я не знаю; ногу после касания я опускал с высоты, не большей чем обычно; масса была 76 тонн, скорость пересечения торца даже меньше расчетной, малый газ поставил на 6 м, ветер встречный 4 м/сек, температура +23, после ВПР шел на точку ниже глиссады, над бетоном давил от себя… Видать, на святом духе она парила.

На пробеге главное было – все время сохранять тормозной импульс и по мере падения скорости обжимать тормоза с таким расчетом, чтобы ее все время тянуло на нос, при этом передняя нога была загружена и хорошо реагировала на мелкие движения педалями. Я все это делал и рассказывал, так что пробег получился показательный.

Ну, а посадка… Ей-богу, святым духом…

29.08. По каким-то служебным причинам Колю заменили Андреем Ф., с которым я летал как-то года два назад и запомнил только, что он с Ан-2 и слабоват. Что ж, они группой пришли два года назад: и Андрей, и Евдокимов, и Гайер, и еще несколько, и у всех были равные стартовые возможности; ну, может, бог не равной мерой отмерил каждому летного таланту.

Андрей явно слабее. Тот же пресловутый тангаж, то же сучение газами, слабые понятия о подборе режима перед входом в глиссаду, ну, и землю на посадке видит явно не так, как Коля. В Москве машину подвесил, ждал-ждал… и сронил. Нос безвольно опустился, и она рухнула, наверно с недоумением обернувшись на пилота через плечо: ты-то там зачем сидишь?

Дома на обратном пути он мостился в болтанку; мне пришлось разок выдернуть машину, нырнувшую было на полторы точки под глиссаду где-то между дальним и ближним приводами. Ну, после предварительной беседы о том, как рекомендовалось бы сажать, он, и правда, подвесил (о команде «малый газ» он хронически забывает, видимо, не приучен), подождал под мое размеренное «раз, два, три», потом подождал еще, и хватанул ее как раз в тот момент, когда она стала падать. Поздно… Получился классический козел, правда, без скорости. Ветерок еще был встречный, порывы до 11, видать, помог; короче, и для проверяющего-то высокого ранга слабовато, а уж для второго пилота…

Ну, еще побеседовали. Он летает в экипаже Бори К., апологета «рабочих посадок». Ну, если бы его ко мне в экипаж месяца на два, то, присмотревшись к его почерку, повозился бы с ним. Так-то он работает хорошо.

Я же выполнил полет до Норильска на весьма дубоватой 181-й, подвел пониже и едва успел чуть энергичнее выровнять этот обломок цивилизации, как нежно коснулись и грузно покатились. Весьма же прилично она просаживается – только интуиция помогла мне начать выравнивание этого дубка более энергичным темпом.

Может, отчасти в этом и причина того, что Андрей уронил ее в Москве. Но там не было и намека добирать: он подкрался очень осторожно и высоко, хотя мне объясняет, что его командир учит подводить пониже и на скорости, и он сам старается делать так же. Я мысленно пожал плечами: ну так делай же!

Нет, талант талантом, а опыт полетов на тяжелых самолетах после аэроплана Ан-2 надо набирать и набирать, его не заменишь никакими академиями. Только от простого к сложному.

Гайер – не в счет, это иная, высшая категория таланта; с таких и спрос особый, к таким подход тоньше, и еще не всякий сермяжный инструктор имеет моральное право этот камень гранить.

31.08. После хорошей бани я поехал на ночной Мирный. Благодаря задержке, рейс пришел только утром, и мы прекрасно выспались. Спокойно слетали, днем, но с переработкой, т.к. по заданию рабочее время нам шло с 2 часов ночи, начинаясь за час до вылета по расписанию. Тете Маше все равно, отдыхали мы или толкались это время на ногах; мы записали, что на ногах, и оплата за полет – как за переработку, вдвойне. Никаких угрызений совести.

Коля все же хочет хорошо притереть машину на пупок… хотя в Мирном – того пупка… Но в Мирном обычно вырубается электроэнергия, РСБН и система ИЛС выключаются как раз тогда, когда самолет на кругу. Так и в этот раз: РСБН выключили при входе в зону, ИЛС отключилась за 30 км, потом включилась, а с 3-го разворота заработал и РСБН; перед входом в глиссаду ИЛС снова выключилась, и пришлось заходить по ОСП.

Колю тащило ниже глиссады, пришлось даже крикнуть «дальней нет» и на 200 м вытащить машину в горизонт, пока не прозвенел маркер и стрелка не дала отсечку; потом Коля снова норовил поднырнуть пониже, и БПРМ прошли ниже метров на 15; под торец он снова норовил поднырнуть…

На большом лайнере визуальный заход именно тем и затруднен: не по чему контролировать глиссаду, нужен опыт и опыт, пока набьется глаз и выработается чувство задницы. Ну вот, я глаз Коле и набивал, а он все норовил пониже; я не дал, и мы прошли торец на 15 м с вертикальной 4 м/сек – классика. Дальше Коля прибрал режим до 80, потом 78, низко выхватил, но с запасцем, чтоб же не впилиться… и передрал: пупок просвистел под крылом, и полоса стала заметно удаляться вниз, ибо дальше – уклон; мы же летели пока вверх. Коля стал прижимать нос, т.е. делать то, что надо было начинать метров за 300 до пупка, а теперь уже поздно. Я посоветовал исправлять, как обычное взмывание. Нос уже был прижат, стремление машины вверх парировано, мы зависли, теряя скорость, знаки свистели под крылом. Все это время нас трепал ветер, в лоб, порывы до 11 м/сек; Коля между делом исправлял крены и держал ось. Выждал, подхватил… а под уклон же – машина не успела коснуться, и земля снова ушла на сантиметры вниз.

Но все кончается, кончилась и скорость, Коля добрал так, чтобы только не свалиться, и траектория снижения почти

совпала с уклоном полосы. Мы сели, в общем, прилично; дальше интенсивно пошли в ход тормоза: Коля хорошо понимает, что при перелете, да еще под уклон, ждать конца полосы нечего. Нормально, успел; помог и встречный ветерок. Сам зарулил на перрон.

Кто летал в Мирный и садился с курсом 244, может только пожать плечами: о чем там рассусоливать, садись как обычно, и все. Какие уж там такие пупки и уклоны… ну, есть чуть… мелочи.

Но разговор идет о нюансах. О сознательном расчленении так называемого обычного захода и посадки на элементы; о тонкостях выполнения этих элементов; о решении задач, состоящих из этих тонкостей.

А проверяющий высокого ранга, только что из кабинета, пускай себе садится ничтоже сумняшеся, согласно РЛЭ, без нюансов. На здоровье.

В АДП Мирного встретил однокашника, Колю А. Летает в Ленске на Ми-8. Он хорошо учился в училище, окончил его с отличием, поступил в академию, потом в аспирантуру… ради левого кресла вертолета? Ну, был одно время комэской.

Вспомнили молодость, перебрали общих знакомых…

Он мне задал вопрос, который, видимо, самого его мучает: «Ну, ты себя реализовал? Не жалеешь, что 26 лет жизни провел за штурвалом?»

Да. Я себя реализовал. Я для этого создан. Я к этому стремился и сделал себя своими руками. Обошелся без академий и – боже упаси – аспирантур. Не жалею ни грамма.

Обратный рейс был с задней центровкой. Шесть пассажиров, балластный бак, посадочная масса 68 тонн, – Коле уже пора потренироваться и в этих, усложненных условиях. Как рулить, разворачиваться в кармане, угловые скорости, управляемость от передней ноги, от тормозов, и т.д., и т.п. Чтобы понял, как это, когда юзит на сухом бетоне, как ее вертит пустую, как это – стремиться все время создавать тормозами импульс на нос.

Оторвал он осторожно, ожидая, что пойдет резво вверх. Соображает. Ну, дальше обычный полет. Дома заход с рулем высоты, отклоненным вниз на 5 градусов. Я на глиссаде убрал стабилизатор с 5,5 до 3, и руль встал нейтрально: все же легче пилотировать.

Коля долго выдерживал легкую машину над полосой, чуть, креном не давая уйти с оси; все в меру, исправлял и случайные крены от болтанки, Ну, посадил, наконец, но левой рукой потянулся за реверсами, еще не коснувшись земли: видимо,

ему показалось, что удалась бабаевская посадка; – а тут машина мягко и коснулась. Все совпало, все в пределах 1,2.

Дальше пошло торможение, выдерживание направления на вихлючей машине, – вот в эти несколько секунд и набирается тот опыт, что, может, раз в жизни, а пригодится.

Зашли в контору, получили отпускные. Ну, и заглянули в эскадрилью, может, по шеям надают за что-нибудь.

В эскадрилье сидели командиры и профбоссы. Хором сказали мне: зайди в эскадрилью к Селиванову, надо поговорить. О чем? Он тебя забирает замкомэской. Он уже решил.

Щас. Всю жизнь мечтал.

Они хором на меня навалились и стали сватать. Сперва, как водится, разъяснили плюсы. Однако меня на это не купишь. Потом, вроде как шутейно, предупредили, что можно ж и приказать…

Ну, со мной так разговаривать не надо. Я еще с Енисейска ученый. Из меня тут же поперло пресловутое дерьмо, и я со смехом сказал, что я любого – лю-бо-го! – смело могу и послать…

Ладно, замяли, все смехом, шутками… но Савинов таки давил. Я сказал серьезно, что я упрямый хохол: бесполезно. Ну, привел свои известные контраргументы.

Я – пилот, рядовой, рейсовый, мое амплуа – обкатывать молодых вторых пилотов, учить их тому, что сам умею делать, причем, учить добротно. Ну, крайнее, – ввести в строй молодого командира. Но сидеть над пулькой и наживать себе врагов… Да и вообще: сидеть днями в эскадрилье – увольте. Я свободный ездовой пес. И что, в отряде – один Ершов?

Оборачивается так. По крайней мере, в эскадрилье из рядовых один я имею инструкторский допуск.

В отряде же хоть и хватает внештатных инструкторов, не чета мне, но все они почему-то перебежали в блатную импортную эскадрилью, за валютой. Прямо беда. Не отзывать же людей: они английский учили…

Ну да. А ты, Вася, отдай жену дяде, а сам иди к…

Да никогда я свой экипаж не брошу.

Коля, едучи со мной в автобусе, внимательно прислушивался к моим аргументам. Я спросил его, а он – не желает ли в импортную эскадрилью?

Он ответил: я желаю ввестись командиром.

А другие хотят материальных благ, пусть и быть вечной ж…й у слона. Какой там ввод, зацепиться бы за загранку…

А Коля Евдокимов хочет стать командиром и научиться

хорошо летать. Тут я ему – помощник. И всё.

Мы в авиацию пришли по любви, а не по расчету. Время наше, неверное, шаткое время, высветило, кто есть кто. Я им не судья. Но Коля, мечтающий стать капитаном, пусть и без валюты, – Коля мне по душе.

Ушел я из эскадрильи, не заходя к Селиванову. Если я ему нужен – пусть сам меня найдет. Но я предупредил: бесполезно. Я не люблю власти. И не хочу входить в клан приближенных.

14.09. В отпуске. Дел невпроворот. Но доходят слухи о каких-то случаях с нашими экипажами.

Командир Т. забыл переключить перед взлетом ногу на малые углы. Взлетел с горящим табло «К взлету не готов».

Командир Г. уходил на второй круг, с задней центровкой, запурхался с уборкой механизации, что-то у него в мозгах заклинило (два ж высших образования), стал дергать ручку управления закрылками вверх-вниз… короче, вылетели на 1190 метров, чуть не на мертвую петлю, стабилизатор отклонен максимально, а закрылки ноль, скорость потеряли до 315, а машину дерет вверх; он решил выпустить шасси, чтобы как-то компенсировать кабрирующий момент… Ну, специалист: скорости ведь и так нет… Кто ж так делает. Чудом, чудом не свалился. Ну, кое-как стабилизатор убрался, это их спасло, а то бы каюк. Машина Б-1, старая, что-то они там забыли сделать: может, отключили стабилизатор от совмещенного управления, а потом забыли… Порют его. Скорее всего, переведут во вторые пилоты.

Я же пока в отпуске, и пошло оно все.

21.10. Ждали-ждали этот Норильск… Конечно, отдохнуть я перед ночным вылетом не успел. Кто ж знал, что он откроется к ночи; а ложиться спать перед вечером, чтобы потом, если продлят задержку до утра, крутить бочки всю ночь в постели… Короче, ехал на автобусе и чуть придремывал.

Принял решение на вылет; нас загрузили, и мы взмыли ровно в 10 вечера, сразу окунувшись в толчки, болтанку, обледенение, а в наборе высоты меня засосало в легкую дрему. Вылез на эшелон, откинулся в кресле и 20 минут дремал. Силы надо беречь для посадки.

Над Норильском во тьме висело рентгеновское северное сияние, пока еще бледное по осени, без ярких зимних сполохов. Сквозь тонкие приземные облака проглядывалось зарево города, светились огни Кайеркана на 3-м развороте. Центр циклона был

под нами, и погода менялась быстро. Давали видимость пять тысяч, потом три, потом 2500, на четвертом развороте – 600, ОВИ 1800, на глиссаде – 360, ОВИ 1000, нижний край 130; мы дружно сказали в кабине: ну, всё, молчи, диспетчер, дай сесть. Он замолк.

Полосу увидели за 8 км. Но Норильск надо знать, и мы его знали. Началась раскачка по тангажу, я отключил автопилот и на несколько секунд погрузился в иллюзорный мир стрелок, команд, болтанки и снега, бьющего в стекло в свете фар. Оговорили, какие фары выключать, если ослепит экран. Да и, независимо от фар, ясно было, что предстоит слепая посадка.

Стараясь не поддаваться иллюзии, что это я неподвижен, а вокруг, в тумане стрелок, огоньков, шума за окном и команд в кабине, сгущается качающийся мир, упираясь в крест директорных планок в центре авиагоризонта, я подвинул кресло на щелчок вперед, встряхнулся, крепко держа штурвал, добавил режим и стал вытаскивать машину из-под глиссады, куда ее засасывал сдвиг ветра.

После высоты принятия решения снизу выплыло зарево огней высокой интенсивности, за ним зеленые огни торца, а внутри частокола боковых столбов света – черная, таинственная трапеция полосы, по которой в свете фар косо змеились жгуты поземка, а под ними – тьма, в которой нас ждал пресловутый пупок.

Я убрал режим на пару процентов, бросил последний взгляд на скорость, чтобы засечь тенденции. Скорость была 270, даже с запасцем, стабильна, и я распустил взгляд по темноте полосы, краями глаз чувствуя крены по пятнам боковых огней. Теперь главное – уши. Витя четко отсчитывал: 15 метров, торец, десять, пять, три метра, три метра, три метра… Вот-вот, это-то мне и надо: три метра… Пла-а-авно малый газ… и замер. Кругом клубящийся мрак, и пятна огней, проплывающие по бокам. Я знал, что под нас медленно подкатывает выпуклость пупка. Делать тут больше нечего: сиди, кури, жди тупого удара. Всё сделано.

Земной шар подъехал под колеса мягко. Что ж, знай наших. Плавно опустил ногу и стал искать осевую линию среди струй поземка. Где ось? Коля подсказал: чуть справа, вот, вот она… ага, увидел, метра три, бежим параллельно. Реверс включить.

Ну что ж, это и есть слепая посадка. Да, тут, на полосе, ничего не видно, но саму-то полосу, габариты-то ее, видно все время и издалека, и нет никакой трудности, кроме борьбы с собой, со своей неуверенностью и страхом тупого удара.

Совершенно не чувствуя из-за поземка, как гасится

скорость, ориентируясь только на слух по отсчету штурмана, я не спеша тормозил, выдерживая пробег параллельно выскакивающим из поземка и пропадающим обрывкам оси, пока не зацепился взглядом, уже реально, за пятно ближайшего фонаря справа; медленно подтянул к нему машину, как можно ближе, еще ближе, чтобы было аж страшно, не раздавить бы фонарь, а после этого – еще чуть-чуть ближе. Развернулся строго по посадочному курсу – размытое пятно фонаря отъехало на безопасное расстояние. Остановился, убедился, что правее некуда, и – с богом, добавив правому двигателю до 80, ввел машину в энергичный левый разворот против ветра, придал машине хороший импульс угловой скорости, чувствуя, что нос железно проходит и не вылезает за кромку левой обочины… еще, еще… Развернулись и покатили по полосе в обратную сторону. Теперь выключить второй двигатель, добавить до 80 первому, разогнать по полосе, установить малый газ, – и ищите, ребята, вторую РД, не проскочить бы. Я свое дело сделал.

Как всегда, в массе почты нашлась нарушенная посылка, а милиционер, который обязан теперь вместе с бортпроводником следить за разгрузкой, прошляпил момент ее выгрузки и теперь напал на нашего проводника. В таких случаях составляется акт с тремя подписями; так нет, он потребовал с парня еще объяснительную, да, главное, чтоб писал под его диктовку…

Опытные девчата не дали подвести мальчишку под статью, сообщили мне. Ну, это, собственно, прерогатива Вити: он сам в свое время летал проводником и очень близко к сердцу принимает их проблемы. Я не позавидовал бедному менту.

Витя отодвинул в сторону бледного пацана-проводника, открыл хайло и на взлетном режиме выдал там всем складским и работнику милиции по самую защелку. Примчалась тетя, начальник смены, вытащила из самолета ретивого сержанта, который было стал грозиться. Ну, Филаретычу это как скипидар под хвост; уже мне пришлось его придерживать. Ладно, разобрались, отстояли проводника.

И еще проблема: заяц. И не заяц, а собака. Умное животное забралось по трапу в теплый салон и ни в какую не хотело его покидать, рыча на всех, кто пытался его выгнать. Благо, пассажиров было во втором салоне немного; бедный намерзшийся пес забился под кресло и так и улетел с нами в теплые края, даже вместе с пассажирами уехал со стоянки на автобусе. Знает грамоте, язви его.

Коля взмыл в вихрях снега и довез до дому. Дома проходил фронт, была болтанка, машину выкидывало из

глиссады, стаскивало с курса, лупил снег с дождем… Короче, в этих прелестях Коля стабильно, железно, практически не меняя режим, довел лайнер до бетона, приземлил его на цыпочки, и грузно осевшая на пятки машина ровно покатила строго по оси. Ну что скажешь: спец.

Витя развез экипаж по домам, и ночь кончилась.

Вертится и вертится в голове мысль. Да, посадкам вслепую надо учить. Это против всех теорий, против никому не нужной лженауки о т.н. безопасности полетов, от которой у нас кормится немало пришей-пристебаев.

Когда полеты по приборам и посадки в сложных погодных условиях только завоевывали себе право на жизнь, естественно, существовал психологический барьер. И мы, пришедшие с Ан-2, отдали дань страху перед сложными заходами. И переборoли себя.

Но ведь сейчас приходит молодежь с Л-410, где по приборам начинают летать прямо со школьной скамьи. С молоком альма-матер молодежь впитывает понятие, что заход по приборам – норма, что существует ВПР, зависящая от квалификации пилота, что визуальный заход на тяжелом самолете просто нестабилен, ненадежен, неточен, неинструментален, несовременен.

Нас учили, что главное на посадке – визуальный контакт с землей, и далее – до самого касания. А не дай бог, потерял этот самый контакт – уходи, даже после принятия решения «садимся».

Просто и однозначно. Белое – красное. Садимся – уходим. Решил садиться, информировал об этом экипаж – садись. Но если после этого вдруг, откуда-то, с неба ли, с земли или из преисподней, нагрянет мрак, – уходи, даже после принятия решения о посадке. Просто и тупо.

Но так ведь не бывает. А бывает по-другому. Экипаж готовится к посадке в приземном тумане и ожидает, что на выравнивании заведомо, на секунду-две, вскочит в него. Или белая мгла на Севере. Или просто мокрый асфальт в дождь ночью. Или видишь же, что над торцом полосы заряд, что влетишь в него, и осадки зальют стекло. Или пресловутый экран от фар в снегопаде. Или пришел на запасной, а здесь прогноз тоже не оправдался, и погода хуже минимума, а садиться надо.

Есть еще дым от ближайшей котельной или горящей свалки. Много всего бывает.

Экипаж разумный обычно предвидит ухудшение видимости, особенно на выравнивании; он готовится. Ведь очень часто метеонаблюдатель дает нам плохую видимость у земли, на

предполагаемой высоте пилотской кабины, видимость, близкую или даже хуже минимума, – а чуть выше, где нет того поземка или пыльной бури, полосу видно издалека.

Надо же как-то с этим бороться. Да, существуют нормативы, для прокурора, Существуют какие-то единые минимумы погоды. Но бывают объективные условия, когда экипаж вынужден эти минимумы нарушать. И что – убиваться? Тем более, людей, индивидуумов, в рамки не втиснешь, а дело делают именно личности.

Вот и появляются неписаные рекомендации.

Кто пролетал много лет, тому шестым чувством ясно поведение самолета. Если ты сам его не разболтал, он никуда не денется. Да, требуется особое внимание к выдерживанию курса на ВПР, да, требуется твердость в строгом выдерживании и плавности изменений тангажа и вертикальной скорости вблизи земли. Эти требования должны вбиваться курсантам в школе с той же настойчивостью, с какой недавно нам вбивалась беззаветная преданность. Для пилота это столь же важно, как и скорость на четвертом развороте.

Если пилот твердо уверен в том, что самолет подчиняется законам физики больше, чем судорожным движениям штурвала, то к нему вполне может прийти уверенность и в том, что глаза на посадке хоть и очень важны, но не столь уж жизненно необходимы. И можно иногда обойтись без школьного принципа «приближается – добирай». Только эту уверенность в толковом летчике нужно развивать постепенно.

Даже без отсчета высоты по радиовысотомеру, даже без выравнивания, наш самолет все равно сядет, если вовремя плавно убрать режим на малый газ. Машина ляжет на воздушную подушку и сама уменьшит вертикальную скорость. Главное только – чтобы вертикальная перед торцом была в норме, не более 5 м/сек. Да, посадка получится грубее обычного, но это же вообще без вмешательства, без помощи пилота.

Надо только чуточку помочь. Над торцом чуть уменьшить вертикальную скорость. Малый газ поставить попозже, поплавнее, уже выровняв машину. И всё.

Неужели это так трудно? Нет. Но в кабинетах не хотят понимать, как это – садиться без глаз. Хотя в РЛЭ пишут: выравнивать, не допуская выдерживания; при этом приземление происходит с вертикальной 0,5-1 м/сек.

Да с такой вертикальной – зачем и глаза. Она и сама, бедная, так сядет.

Андрей Гайер прямо считает: низкое выравнивание, одним махом, на тяжелом самолете опасно. И я так же считаю.

Хотя, конечно, острый, бабаевский глаз на посадке позволяет садиться утонченно.

Но нам нужна надежная посадка в любых, самых неблагоприятных условиях. Нам нужны универсальные пилоты, обладающие всем арсеналом различных методик посадки, умеющие выбрать в любых условиях адекватный способ.

Разговор, конечно, не о начинающих. Я говорю о высшей школе. Нужна высшая школа пилотирования, которую надо планомерно внедрять в массу молодых, грамотных, смелых пилотов. Наша смена должна летать лучше нас.

Нужна элита. Элита профессионалов.

29.10. Норильски, Норильски… один за другим. Осень же… кому ж как не мне.

Не долетая до Туруханска, внезапно получили информацию: Норильск закрылся коэффициентом сцепления, а в Игарке погода хуже минимума, видимость 1300.

Так минимум же в Игарке 70/900, мы же готовились, смотрели!

Нет, только что, вот сию, пришло изменение: в Игарке нет метеонаблюдателя на БПРМ, и минимум поднялся до 1400. Ваше решение?

Три ритуальных слова.

Срочно запросил прогноз на час и фактическую Игарки. Сзади беспокойно заворочался коллега-заяц, уже выставивший бутылку «Тройки»… Куда ты торопился, черта дразнишь…

За 100 км до Туруханска, на рубеже возврата, я предупредил, что если через минуту у меня не будет прогноза Игарки, я возвращаюсь в Красноярск. Тут Коля поймал по УКВ погоду Игарки: 3000… и тут же Туруханск передал: вас персонально Норильск принимает.

А в Игарке же нет топлива, и брали ее запасным мы чисто юридически. А если все-таки придется сесть там и записать в задании фактический наш остаток 11 тонн, которого вполне хватило бы перелететь потом в Норильск, то юридически превысим посадочную массу: по закону проходит только остаток 9,5 т, этого мало…

Короче, норильский РП опомнился вовремя, взял на себя.

Теперь задача. Загрузка полнее полного, центровка передняя, возможно, придется заходить с закрылками на 28, это мы определим по балансировочному положению руля высоты на кругу, на скорости 400. Прогнозируется обледенение, значит,

потребуется увеличение скорости на глиссаде на 15 км/час против расчетной. Значит, садиться будем на скорости 280, а на глиссаде держим 290. А сцепление 0,3, а давали вообще 0,28; это персонально для нас дали 0,3, чтоб смогли сесть. Ну, полоса длинная, 3700, погода хорошая. Да еще на рулении передняя нога очень уж вяло реагировала. Но это даже лучше: на гололеде, если «балду» чуть передашь, хоть юзом не пойдет.

Короче, мне, командиру, надо настраивать экипаж. А что их настраивать, когда и так ясно.

Так и вышло. Обледенели немного, да на скорости 400 руль установился на -10, это предел. Я решил заходить с закрылками на 28; когда их выпустили, руль встал на -15, так же стоял и на глиссаде; я до пролета дальней подкорректировал стабилизатор с 3 до 5,5, и руль встал нейтрально.

Барахлила система, барахлил ДИСС, стрелки гуляли, я заходил почти визуально, диспетчер блажил нам; «ниже 15, правее 60»; я мысленно посылал его, а сам мостился под торец: перелет нам ну никак не желателен.

Выровнял: нос непривычно высоко, но так, собственно, и положено с закрылками на 28. Длинно, одним махом, протянул вдоль пупка и дожал штурвал от себя, хорошо дожал, и мягко коснулись. Со скорости 240 притормаживал, а с 200 тормозил хорошо. Сцепление где-то 0,5; на полполосы остановились.

Теперь развернуться. По обочинам лед; мы было протянули до сопряжения с 4-й РД, а там вообще голый лед. Я все же попытался на него заехать, поглубже, аж на РД, плавно ввел в разворот… не идет: развернулись где-то под 60 градусов, а уже обочина рядом. Вялая нога, мал импульс тяги из-за риска сорваться в юз на обочину, мала угловая скорость, не помогает подтормаживание внутренней ноги на льду… зачем рисковать. Поехал в самый конец полосы, там чернел вроде бы расчищенный карман. Ну, подкрался елико возможно, зацепился колесами за бетон, дал 85 правому, и она как миленькая развернулась. Вот это – грамотно.

5.11. Сижу в УТО. Обычная тягомотина. Ну, вытерпеть еще раза два … а там уже и конец моей летной работе.

Пока нам рассказывали, как и почему при запуске двигателей на «эмке» немножко поддувается кабина, я вспомнил один случай. Как-то раз, еще на заре эксплуатации «эмок», старый бортмеханик Юра Т. уже было начал запуск, как подвезли двух отставших пассажиров. Я перед запуском всегда закрывал форточку, чтобы через меня не дуло из салона, поэтому самолет в

процессе запуска оказался загерметизированным и слегка надутым. Юра по моей команде прекратил запуск и пошел открывать переднюю дверь. Хорошо, он – старый, опытный волк: нацепил предохранительный ремень поперек двери. Стронул ручку, дверь рвануло наружу, он так и повис пополам на ремне, а наставленные пассажирами в вестибюле сумки и коробки буквально высвистело под трап. И, вдобавок, сломался болт кронштейна подвески двери, правда, малозначащий; заменили за пять минут. Обошлось.

С тех пор я форточку на запуске всегда оставляю приоткрытой, хоть и свистит над ухом. И прежде чем открывать дверь, тоже всегда открываю прежде форточку, уравниваю давление.

Учеба стала даваться немного туже. Стареем.

12.11. Позавчера Баев устроил нам пятиминутку с условием: кто напишет на 5, освобождается от экзамена. Раздал билеты: из пяти вариантов надо ответить на три, по своему выбору.

Я выбрал такие вопросы: посадка в условиях экрана; руление по гололеду (усилие на педалях для эффективного торможения в процентах от максимального при коэффициенте сцепления 0,2; определение фокуса самолета.

Ну, что писать о слепой посадке. Я только удивился тому, что Баев вставил в билет то, чего не рекомендуют нигде: ведь надо просто уходить на второй круг, и всё. Думал, нет ли какого подвоха, а потом плюнул и изложил кратко и ясно свою, т.е. Солодуна и Репина, теорию слепой посадки: будь что будет.

О гололеде… ну как ты тут замеришь те усилия. Ясно, что мизерные. Была-не была: раз сцепление 0,2, то и я дам 20 процентов. Попал!

Ну, а что такое фокус, нам Стенина в свое время на пальцах разъяснила, а я люблю четкие формулировки. Это азы.

Баев поставил «пять». Особенно ему понравилось то, что второй пилот контролирует крены по прибору и исправляет их до самого касания. Хвалил. Стал меня называть по имени-отчеству, занес в свою записную книжку на будущее.

Ну что ж. Оказывается, Баев-пилот учит пилотов не только зубрить цифры (хотя и требует), но и учит думать нестандартно, учит понимать суть ситуации и действовать адекватно. Эх, если бы не недостатки воспитания и непредсказуемость характера, не мания величия, апломб и беспардонность, не болезнь собственной значимости… Да еще, если уж такой умный, написал бы хороший учебник, ну,

пособие…

Так что освободил он от экзамена меня и еще четверых, кому повезло угадать, а молодежи учинил КВН; сегодня узнаем результаты.

13.11. Читали нам на аварийно-спасательных о давнем случае под Сыктывкаром; я описывал в свое время, как из-за дыма в кабине посадили на лес «туполенок». А тут – расписано от и до.

Они взлетели из Сыктывкара, и на 5600 в наборе учуяли дым. Командир отправил бортмеханика проверить задний багажник. Тот поковырялся: ну, дым оттуда идет… надо что-то делать. Пошел туда сам командир, поковырялся: да… надо что-то делать. Опять отправил туда механика со вторым пилотом, тушить, а сам… сам набирает себе высоту.

Те гасили-гасили, разрядили в багаж два огнетушителя, остальных просто не нашли. А оно себе дымит, да так уже, что у людей кровь из носа пошла.

Ну, забегали. Давай возвращаться назад… а до полосы 140 км. Давай экстренно снижаться. Короче, когда снизились, стало совсем невмоготу. Решили садиться на вынужденную; девять минут порхали в поисках площадки в лесу. И когда совсем уж нечем стало дышать, упали прямо перед собой на лес, убили полсотни пассажиров и двух членов экипажа. Летали почти полчаса.

Нет, с огнем не шутят. Тем более, когда действительно горит, с дымом, а не просто сработало табло «Пожар». Тут медлить не то что нельзя, тут – смерть.

Не дай бог.

17.11. УТО нынче заметно лояльнее к нашему брату. Другие времена, другие веяния. Экзамены сдаются чисто формально. Все слышнее разговоры о том, что летный состав задавлен инструкциями и наставлениями, где все по полочкам, а весь мир, мол, летает по здравому смыслу.

Ну, мне-то легче еще и потому, что авторитет работает на меня. До сих пор многие считают, что я знаю всё. А я… я уже толком не знаю ничего, да и зачем. Старый багаж еще потихоньку расходуется, а в основном, работает драгоценный опыт.

В нашей работе очень важно то, что с годами мастерство только растет. Может, по-человечески я и деградирую – и наверняка, но в ремесле своем – отнюдь, нет, и вздумай судьба испытать на прочность меня или же моих коллег-стариков,

она, скорее всего, останется довольной нашим сопротивлением.

А где тот перед или зад у двигателя, я уже и забыл. Как и виды картографических проекций, в которых сработаны наши карты. Зачем? Оно мне надо?

Общее развитие, которое формирует личность и авторитет командира, – это уже позади. Мне лично его хватит до самой смерти… а я все же еще немного работаю над собой, но – уже лично для себя.

В своем пилотском кругу, где все знают цену каждого, мы тихо сбрасываемся на традиционную бутылку преподавателю, такому же летчику или инженеру в прошлом, – чтоб оставил нас в покое. Кое-что потускневшее вновь проявилось в небогатых летчицких мозгах – и ладно, до новых встреч. Удачных полетов вам, мужики…

А молодежь… молодежь пошла грамотная, язви их; любой разговор поддержат, да еще какие понятия вертятся на языке: мнемоническое правило… энтропия… джойстик…

А за стариков взялась медкомиссия. Да и кому они нужны, старики: опыт опытом, а надо же кого-то сокращать. Вот и подпирает нас смена, тридцатилетние… наши дети уже. Успеть бы опыт передать.

5.12. Вчера Рыхтиков взлетел на 213-й, в наборе высоты земля доложила ему: на ВПП после взлета найдены фрагменты резины от колес. Ну, вернулся, выработал топливо, выпустил шасси, с земли осмотрели: на правой ноге два колеса разрушены. Ну, сел.

Телевидение раздуло подвиг. Ну, борзописцы. И, главное, ни один пассажир не отказался лететь, когда дали другой самолет. Ага, откажешься – топай в Полярный пешком… или от Ленска на машине по зимнику, 1000 верст.

Нас же на разборе предупредили: не выдерживают новые покрышки, выпущенные Красноярским шинным заводом; а у нас в них обуто 75 процентов «тушек». Реклама по телевидению у них оч-чень отработана. Надо было к этому сюжету, о подвиге-то, о профессионализме-то… да добавить рекламу профессионалов с шинного завода. Одни профессионалы, понимаешь, совершают подвиги, благодаря браку других профессионалов. В жизни нашей всегда есть место подвигам.

16.12. Как с похмелья. Это выдыхается который по счету ночной Норильск.

С утра позвонил: погода есть; выехали с экипажем на служебном автобусе, полчаса прождали его на морозе, и хорошо

что я надел унты. Ну, по приезде в АДП погода уже испортилась. В Норильске замело, фронт установился в параллельных потоках вдоль Енисея, и я принял решение о задержке до вечера.

Ребятам удалось поспать часок, а меня через каждые полчаса дергала неопытная тетя-диспетчер из АДП. Как приходит новая погода, она берет линейку и высчитывает, что ветер и коэффициент сцепления как раз соответствуют… ой, извините, ошиблась… Только задремлешь – опять…

Сразу после выхода из санчасти нас поймал заказчик: склад не хочет грузить его груз, семьсот кг кедровых орехов… посодействуйте. Ну, пришлось побегать Коле, да и я зашел в перевозки: что за ерунда такая. Упирался начальник склада, приводил какие-то ерундовые аргументы; было ясно, что ему нужна мзда. Мы тем временем дождались вечера, смена пришла другая; и в Норильске заступил новый руководитель полетов и дал сразу коэффициент сцепления 0,51 вместо 0,4; все завертелось, началась посадка пассажиров, Коля помчался на склад.

Витя, начальник паники, задергался было, потому что в УТО нам только что по метеорологии втолковывали, что ветер теперь дают истинный, а не магнитный, и получалось, что… стоп… что мы, выходит, могли еще с обеда лететь? Там склонение -20, значит… дают 160 градусов 10, порывы 15, а на самом деле…

Короче, он нам всем чуть не запудрил мозги; пришлось для порядку по телефону выяснять, что за новшество; оказалось, как и прежде: по прогнозу Норильск всем дает ветер истинный, 160, а своим для взлета – магнитный, 140.

Вот так поддашься панике и купишься. Но лучше перебдеть, за что мы Витю и ценим.

Пока мы разбирались с ветрами, в Норильске замело. Три часа Валера с проводницами и пассажирами на самолете ждали, пока мы примем решение. Пассажиры впились в кресла, настоявшись в вокзале; теперь их не высадишь. Но зато Коля с заказчиком уломали склад, и груз махом оказался в самолете.

Я долго не решался. Жалко было и того заказчика: он намерзся, изнервничался, заболел… И не хотелось идти на запасной, а все параметры в Норильске были на пределе: и видимость, и нижний край облачности, и ветер боковой, и коэффициент сцепления. Мы внимательно изучали синоптическую карту. Витя всегда активно участвует в принятии решения, и это отлично.

Я устал. С утра на ногах, ну, днем часок полежал, вскакивая к телефону и разбавляя кровь адреналином, – какой

сон. Шел уже первый час ночи.

Наконец, дождавшись первого просвета, решился. По всем данным, по расчетам, по интуиции, выходило: вот-вот фронт протащит.

И мы прорвались. От Туруханска уже улучшилось, заходили вообще при видимости 2000 м. Диспетчер любезно спросил, не слишком ли ярко горят огни, и я попросил пару ступеней убавить. Садился на пупок, с максимальным посадочным весом; краем глаза увидев, что перед торцом скорость стала падать, добавил процент и для гарантии не стал протягивать вдоль пупка, а задержал штурвал, дождался, когда земля стала приближаться, и хорошо, энергично добрал. Косой поземок не мешал, видно было даже ось, и машина, уже падающая, но вовремя подхваченная, мягко приземлилась и тут же опустила ногу.

Подруливая ко 2-й РД, я держал скорость чуть выше, чем надо бы. На сопряжении были передувы; я дал ногу, вписывая машину на скорости в большой радиус… и тут передняя нога резко сорвалась в юз; нас потащило на фонарь. Пришлось энергичным подтормаживанием левой ноги, находящейся еще на бетоне, помочь; нас рвануло в другую сторону. Но все же я сумел в два приема укротить машину и выскочил на рулежку, мотая носом. Некрасиво, рисково, а главная ошибка – в определении скорости начала разворота с бетона на лед, прикрытый снегом. Там, оказывается, проложен временный кабель, засыпан снегом и залит водой, а сверху этого ледяного покрытия насыпало снежку. И я ведь знаю, что в Норильске, как только срулишь с бетона – начинается лед, и всегда почти останавливаюсь, перед тем как начать разворот на рулежную дорожку.

Ошибка школьная. Что ж, мастер, не зажирайся. А ведь так умеешь чувствовать нюансы руления. Значит, распустил себя. А времена не те. И нечего оправдываться усталостью. И не так уставали, еще в недавние годы, а летали же.

Ну, прорвались, довольны.

Коля довез назад, сел мягко.

Тут недавно взлетал Ан-26 в Туре. Командир не выдержал направление на разбеге, уклонился, прекратил взлет. Развернулся в сугробах, выехал вновь на полосу и, не слушая увещеваний экипажа и команд диспетчера, вновь стал разбегаться, вновь под углом к полосе… снова прекратил, развернулся вообще поперек, и вновь влупил взлетный режим. Влетел в бруствер, подломил ногу и заглох. Потом в объяснительной писал, что «на него нашло затмение». Ну, сейчас не время затмений. На ВЛЭК с ним разберутся. Молодой еще

мужик.

22.12. Слетали вчера в Самару. Не повезло с машиной: замороженная за трое суток «эмка» барахлила, подкидывала ребусы еще в процессе подготовки.

Мы пришли на самолет, рассчитывая, что Алексеич уже запустил ВСУ и нагрел кабину. Но ВСУ не запускалась: как машина придет из-за границы, где ее интенсивно насилуют, так всё разрегулировано. Пока техники спорили с рэсосниками, кому что делать – то ли техникам крутить винты, то ли рэсосникам менять систему управления ВСУ, – наши ноги стали замерзать. Я, пользуясь правом сильного, бросил экипаж и пошел на соседний самолет, где деловито шумела система обогрева. Минут десять отогревал там ноги, зная, что если этого не сделаю, то заболею. Вернулся – техмоща все же подкрутила винтики, и ВСУ запустилась. Алексеич врубил ускоренный прогрев; пассажиры садились в ледяные кресла: в салонах было -10.

Ребята закаленные, разделись, а я остался в легкой куртке, так в ней полполета и летел, аж пока термометр не показал +27 в кабине.

Стали запускаться – 1-й и 3-й вышли на обороты, а 2-й никак не зажигался. Выключились. Инженерная мысль нашла и перещелкнула в хвосте какой-то АЗС; с контактов сбило ледяную корку, и мы, наконец, запустились.

Ноги отошли к третьему часу полета. Летал Коля, я дал ему посадку в Самаре на короткую полосу, на пупок, при коэффициенте сцепления 0,32, слякоть 2 мм.

Оговорили тактику расчета на посадку. Полоса 2500, перелетать – непозволительная роскошь; в конце полосы явно слякоти больше, чем в месте приземления, поэтому тормоза использовать сразу, интенсивно, но в меру. Лучше сесть на самое начало полосы, а для этого идти на точку ниже глиссады, скорость строго 270; имеем право сесть за 50 м до знаков, это на оценку «хорошо», – используем.

Коля отлично решил задачу. Правда, недолет, как мне показалось, получился скорее вынужденно, чем сознательно: налетел пупок и помог коснуться метров за 70 до знаков. Но общее стремление подвести пониже (но в пределах допусков), четкое управление режимом двигателей, торможение и выдерживание направления ясно говорили о том, что человек сознательно поставил себе задачу и решил ее грамотно. Похвалил.

Обратно Коля с Витей везли нас; мне делать было абсолютно нечего, я рисовал схемы и втравил Алексеича в

технологический спор, до хрипоты; потом долго отхрюкивался и отхаркивался.

Коля справился со сдвигом ветра, но к торцу скорость получилась под 300; мы по очереди прибирали режим: 80, 78, 75; – машина зависла на метре, и Коля искусно, на глазомере, держал ее строго по оси, ожидая, когда упадет лишняя скорость. Мягчайшая, бабаевская посадка. Спец.

27.12. Еще одна Самара. Туда и обратно везли кучу курсантов на каникулы. Кто с билетом, кто со стеклянным. Короче, вернувшись ночью, устроили в профилактории скромную попойку с закусью: целая банка шпрот и печенье… ну, хлеб еще был. Полетали.

Коля свозил нас туда и обратно, на старой машине, без «балды», так уж нарулился по гололеду в Самаре. Там та же погода, но похолодало, и вместо слякоти на полосе снег, не везде расчищенный, а в конце ВПП и на рулежках вообще голимый лед. Дома же пришлось садиться в сильный ветер и болтанку.

Ну, хвалили мы Колю за бутылкой. Человек пролетал три года, освоил машину так, что мы ему полностью доверяем. Пора бы вводить. Но он признался, что на взлете еще скован, напряжен, что-то еще отвлекает от решения задач. Что ж, поработаем.

4.01.94 г. В Иркутске вчера упал на взлете Ту-154М, один к одному фальковский случай. Пожар двигателя в наборе высоты, и через 12 минут полета они упали.

Снова сверлит, сверлит мысль: почему?

Днем легче найти площадку и сесть; они же упали на ферму, еще и там кого-то убили. Разброс обломков, как передают, небольшой, в радиусе 400 м; это падение, а не посадка. Значит, снова отказ управления.

Конечно, сейчас я уже не тот, что был десять лет назад. Эмоций уже нет. Но мне надо знать причину, ибо завтра это может случиться со мной, и я должен справиться.

6.01. В газетах одни борзописцы сообщают, что у иркутян двигатель переработал ресурс, в других говорят, что двигатель только из ремонта. Одни утверждают, что самолет до самой земли снижался по пологой, практически посадочной траектории, но снес ферму со скотом. Другие – что при развороте на аэродром выключились и остальные двигатели, отказало управление, и машина свалилась чуть не в штопор.

Экипаж опытный. Да у нас неопытных и нет. Но я

знаю, что представляет собой «молодой» командир на «Ту» в возрасте за пятьдесят, и что такое опытный летчик Гайер, тридцати лет. Это не критерий. И судить по газетам – последнее дело. Надо ждать приказ.

13.01. Доминяк был в составе комиссии, расследующей иркутскую катастрофу. Ну, при нынешней гласности, он не смог много добавить к уже опубликованным данным.

Управление у них отказало, когда они, потушив пожар, возвращались на аэродром. Машина была стриммирована, плавно снижалась, но экипажу не подчинялась, и они докладывали земле все детали, моля бога, чтобы уткнул их траекторию куда-то в поле; но бог воткнул их в угол фермы, самолет пробил ее, крыша рухнула, и ком обломков, разделившись на семь фрагментов, понесся в поле и овраг. Взрыва не было, тела остались в одежде, и потом уже все тихо догорало.

Экипаж нашли, только когда стали разбирать обломки фермы: они там и остались под рухнувшей крышей; опознать удалось лишь бортинженера.

Версия о причине пожара. Вроде бы не отключился при запуске стартер и пошел в разнос, разлетелись привода, и пр.

Да, у них барахлил стартер, все может быть. Но почему отказывают сразу все три гидросистемы? И почему нет на этом сверхнадежном самолете механической проводки, как на Ил-76?

Когда я в молодости входил сверху в неровную кромку облаков и на меня налетала серая клубящаяся стена, хотелось зажмуриться; потом привык и встречал ее с открытыми глазами, понимая: не дай бог конечно, но, возможно, вот так же когда-нибудь я встречусь с землей, и это будет последнее, что я увижу в своей жизни.

Вот так же и они смотрели, как приближается стена фермы, и со сжавшимися сердцами гадали: пронесет или нет, – и надеялись…

27.01. Норильская полоса светилась издали, но законы норильской погоды неумолимо ухудшали видимость у земли до предельно малой. Для полноты счастья ветер подвернул под 90 и усилился более допустимого. Обычное дело.

Рубеж возврата был пройден, запасных не было, и нам все равно надо было садиться в Норильске. Поэтому я заранее настроил экипаж, кому что делать, если что.

На высоте круга по балансировочному положению

руля высоты определилось, что центровка сильно передняя; в этих случаях рекомендуется пересаживать в хвост пассажиров, но я просто решил садиться с закрылками на 28, подкорректировав стабилизатор вручную до 5,5. При таком ветре передняя центровка улучшит нам устойчивость.

Раз стабилизатор будет отключен от совмещенного управления, а условия захода таковы, что дрогнувший диспетчер запросто может угнать на второй круг по боковому ветру, да и вообще, мало ли что, – я повторил с экипажем порядок действий при уходе на второй круг, оговорив, что стабилизатором управляю вручную сам, но экипажу за положением стабилизатора следить. Если в запарке ухода забуду, то три человека подстрахуют. Подвиг командира Г. повторять не надо.

Ну, вроде все готово, вошли в глиссаду. Диспетчер сделал контрольный замер ветра: 110 градусов, 14, порывы 17. При коэффициенте сцепления 0,48 проходит под 90 только 13. Ну, что под 90, что под 84 градуса – то же самое.

«Будете садиться?»

Конечно, будем. А куда денешься, если рубеж возврата пройден и до Красноярска топлива уже не хватит, а Игарка и Хатанга закрыты.

Пятно огней маячило впереди, в правом углу лобового стекла. В таких условиях посадка для опытного экипажа особой сложности не представляет. Разве что на выравнивании от пилота требуется известная твердость руки, чтобы уменьшить вертикальную и замереть, слушая в снежной круговерти отсчет высоты по радиовысотомеру и при необходимости чуть корректируя темп приближения земли на слух.

Я заранее попросил убавить яркость огней. Все равно садиться вслепую в черный колодец полосы. Мне важно будет определить глазами не приближение этой черноты, а равноудаленность моего позвоночника от правой и левой светящейся снежной стены, это главное. Если я буду идти параллельно этим стенам, то сяду при любом боковом ветре, и меня не стащит вбок.

Где тут какая-то осевая линия, смешно и гадать; но шестое чувство, и громадный опыт, и уроки мастеров выведут меня где-то посредине, в этом я уверен. А к земле подкрадусь на газу, пупок поможет. Главное – не дергать штурвал ни на себя, ни от себя. Зажать, замереть и ждать.

Затягивало под глиссаду. Метров со ста пятидесяти диспетчер даже скомандовал прекратить снижение, пришлось чуть поддернуть машину, что внесло диссонанс в ясную мелодию сложного захода, но, поймав глиссаду, я снова успокоил машину

и уже не допускал отклонений.

Перед ВПР диспетчер взял на себя ответственность и скороговоркой дал «контрольный замер»: ветер под 80 градусов – 13 метров. Я успел сказать ему спасибо, а экипажу обычное: садимся, ребята. Что ж, диспетчер разделил со мной ответственность. Человек.

О каких там тринадцати метрах в секунду говорить, когда снос был такой, что фары освещали клубящуюся атмосферу далеко за левой обочиной. Путь наш… во мраке.

Торец, 15; чуть на себя, замер… и тут же, за 70 метров до знаков, пупок полосы мягко подкатил под колеса. Не летит машина, скорость для закрылков на 28 строго расчетная, без запаса. Я поставил малый газ и плавно стал выводить нос так, чтобы машина бежала по невидимой оси. Потом бережно опустил ногу.

Если честно, был козлик, плавный, сантиметровый, едва чувствительный, за ним еще один, на цыпочках. Витя, учуяв твердое соприкосновение с землей, потянул рукоятку интерцепторов, а Алексеич, уставши ждать команду, сам громко крикнул «Реверс?» Мне пришлось его успокоить, что да, да, реверс включить. Андрей потянул рукоятки реверса, и Алексеич, учуяв свободу рычагов газа, дожал их до упора.

Я не был уверен, что бегу параллельно оси. Ничего не было видно, один снег, рекой, слева направо, да пятна огней, плывущие под ним.

Ну и всё. Перегрузка зафиксировалась 1,15 – фирма! И спина сухая. Все делалось спокойно, как и подобает мастерскому экипажу. Андрей Кибиткин страховал по приборам до касания. Ну что тут скажешь.

Но посадка была абсолютно вслепую – ну ничегошеньки не видать. Отличная тренировка.

К моменту вылета в обратный путь замело уже всерьез. Самолет, стоя на земле, махал крыльями и скрипел. Нет, ребята, надо хрять, и поскорее.

Запросили запуск. После некоторых дебатов я сумел заверить службу, что при таком ветре взлечу. Такой – это 17, порывы до 22, под 90. Ну, дождусь на полосе, когда чуть утихнет… ну, как обычно… ну, мужики, соображайте же, тут же не фраера…

Ладно, разрешили запуск. Полоса, в общем-то, сухая, по центру – вообще сухой бетон, где-то 0,6; допустимый боковой ветер 17 м/сек, это максимум для нашего самолета. Ну, обочины во льду; тут надо уверенно разбегаться по оси, строго по оси…

А я когда-нибудь не по оси вообще в жизни

разбегался?

А если откажет левый двигатель и меня потащит на левую обочину?

Ну что ж, надо бежать параллельно оси, но справа от нее, метров пять. В таких условиях это самый оптимальный вариант. Пока потащит, успею оторваться до фонарей. Загрузка небольшая, это секунды.

А если что вдруг случится с правым двигателем или с правыми колесами – ветер не даст уйти вправо.

Но нужна твердая рука. Вернее будет сказать, твердая нога.

Еле нашли в смерчах ту взлетную полосу. Кое-как протащил машину вдоль предполагаемой, но невидимой под белой простыней поземка оси ВПП, чтобы Витя выставил курсовую с точностью плюс-минус два градуса. И – с богом.

Легкая машина набирала скорость быстро, но, ей-богу, я не видел путем ни оси, ни швов, ни, в общем-то, отдельных фонарей. А так: распустил взгляд по белой простыне и, доверившись своему превосходному боковому зрению, жался чуть к правой, светящейся и клубящейся снеговой стене. Рубеж, отрыв – и тангаж 10. Земля ушла вниз и задернула снеговой шторой цепочку вдруг проявившихся с высоты огней полосы. Через 15 секунд мы выскочили под занавесь северного сияния и со звоном ушли в семидесятиградусный стратосферный мороз.

Ночью пили в профилактории коньяк и разбирали посадку. Не знаю, какое вдохновение раскрепостило меня на посадке, – но мужики были напряжены. Их напряжением и облегчилась моя, командирская работа. Их нервами укрепилась моя уверенность. Они были нервными окончаниями моих пальцев. Им – досталось…

А я снял сливки. Я получил оргазм. А Алексеич от напряжения не расслышал моей команды «малый газ» после касания, говорит, сам убрал, когда уже покатились. Витя же после первого касания не рискнул выпускать интерцепторы (а вдруг козлина такой, что подвесили машину и сейчас упадем), и только когда убедился, что сели третий раз и покатились, осторожно потянул ручку.

Ну, у нас в экипаже принято при уверенной посадке интерцепторы выпускать без команды, вернее, по команде «реверс включить».

Проводницам же посадка очень понравилась именно мягкостью.

Я не очень корил себя за эти козления: попробуй-ка кто, сядь лучше в таких условиях. И то: интуиция подсказала

правильный темп выравнивания, а дальше жди тупого удара… а у нас-то 1,15.

Насчет позднего включения реверса. Алексеичу показалось, что мы уже полполосы пробежали, как бы не выкатиться… это на полосе 3700! А я еще и ногу не успел опустить, это 2-3 секунды. Ох, как они тянутся иногда, эти секунды, в напряжении-то…

Да. А самолет с закрылками на 28 долго не летит, падает быстрее, чем с закрылками на 45. И дело тут не в аэродинамике, а в психологии. На 45 мы еще с катастрофы Шилака держим скорость на 10-15 больше, чем положено по РЛЭ; а на 28 – точно рекомендованную. Чуть убрал газ – она садится. Это зарубка на будущее.

Я спросил Андрея, не почувствовал ли он, что я на ВПР чуть вроде сунул было ногу, чтобы довернуть на ось? Где там… он был напряжен, следил за приборами и не заметил. А у меня сомнение: неужто я и на краю гроба не отучусь сучить ногами? Однако же я сам заметил и сам себя сдержал.

Но главное резюме этого полета: экипаж видел, что значит командир. Лишний раз убедились, что и в сложных, даже слишком, условиях я не теряюсь, а все вместе мы справляемся – с запасом. Для меня преподать такой урок – очень важно. Вот этим и укрепляется авторитет командира: ты покажи руками.

Ну, документы, нормативы, НПП… это все в прошлом, это фундамент, это основа для молодых. А у нас есть здравый смысл, уверенность, слетанность, позволяющие разумно рисковать. Да и деваться-то было все равно некуда. Это наши резервы, глубины мастерства.

А зачинался этот рейс тяжело. Мы приехали в АДП, предварительно узнав по телефону, что погода есть, топливо тоже, машина готова. А оно стало ухудшаться, а прогноз нелетный, а тетя в АДП – посторонний человек, неспособный к анализу условий, и… командир, решай.

Я решался два часа. Все ждал, что, согласно тому прогнозу, погода ухудшится ниже минимума и мы с чистой совестью уйдем спать. Но предельный боковой ветер не увеличивался, предельная видимость не ухудшалась, коэффициент сцепления не уменьшался, волнистый фронт на карте никак не выказывал своего влияния на погоду, а с запада напирал мощнейший циклон, суток на трое. Прогноз же обещал одно: сильный снег, видимость 600. А фактически давали 1100, по огням 1800. Хоть вылетай. Но полет же по расчету получался более двух часов, а при этом фактическая погода для принятия решения не учитывается. А запасных нет: Игарка не принимает, в

Хатанге туман. Брать Красноярск с рубежа возврата – вернешься от Туруханска, потом спросят: куда ты лез?

Дал я задержку, и пошли мы спать, с нечистой совестью.

Поспали до вечера, душа болит. Пошел к синоптикам: весь день фактическая погода на пределе, но все-таки летная, а прогноз… хуже минимума. Из Норильска звонят: все летают, а вы почему сидите, не вылетаете?

Так дайте летный прогноз, я ведь по нему решение принимаю. А как там у вас летают и как принимают решения – это на их совести.

Ну, выдавливают.

Однако же я заявил молодому второму пилоту: главное качество капитана – терпение. Никаких эмоций, только разум и расчет.

Филаретыч пошел выжимать из компьютера новый расчет полета, чтобы был менее двух часов, тогда можно принять решение на вылет по фактической погоде, без учета прогноза.

Я жал на АДП и синоптиков: добейтесь летного прогноза от Норильска.

Филаретыч пришел с новым расчетом полета: 1 час, 59 минут.

Проанализировав в который раз погоду, я таки решился. Весь день погода летная, ну, на пределе. Маловероятно, что ухудшится, но и ждать некогда, ибо подпирает с запада циклон. Надо вылетать: либо сейчас, либо уж через трое суток.

Дозаправили две тонны топлива, выжав из перевозок точную загрузку. Теперь рубеж возврата получается не за 100 км до Туруханска, а через 100 км после него, уже в норильской зоне. Свяжемся по УКВ напрямую, из первых уст получим свежие условия и примем окончательное решение.

Но, сказал я ребятам, запомните мои слова. Держаться-то держится, а к нашему прилету ухудшится до самого минимума, и садиться придется, приложив все свое умение. Это уж проверено.

Вот эти слова мы и вспоминали, снимая стресс и усталость в холодноватом номере профилактория. Коньячок пошел хорошо.

В общем-то, мы – полярные летчики. Нам наиболее близки заходы в снежной круговерти, в цепляющейся за землю низкой облачности, в зарядах, в поземке и общей метели, в снежной белой мгле полярного дня, в морозной приземной инверсии, посадки на скользкую полосу. Привычное дело.

3.03. На днях в Перу упал наш Як-40, черемшанский; погиб Витя Е., хороший мужик, никого не обижал, будучи комэской; все бегал по утрам от инфаркта… Да только от судьбы не убежишь: высадил второго пилота и полетел вместо него; через 6 минут упали в горах. Вот уж кому судьба.

Кто ж его знает, как они там ту валюту зарабатывают; однако Як-40 – очень надежный самолет, и на моей памяти ни один не упал по вине матчасти, а все по вине экипажа. По нынешним временам приходится все чаще и все наглее нарушать, чтобы ухватить тот несчастный кусок.

4.03. Настырный корреспондент «Огонька» обстоятельно вынюхивал у комиссии подробности иркутской катастрофы. Наша местная газетенка «Комок» сумела добыть его репортаж.

Ну что. Впервые представитель прессы постарался более-менее объективно и толково разобраться.

То, что нам, пилотам, никогда не доводят, охраняя наши эмоции, – записи переговоров, – он привел. Оставляя в стороне все перипетии, приведшие к пожару, я уясняю для себя главное: с момента загорания табло «Пожар» и до потери управляемости прошло 4 минуты и 20 секунд. Такое примерно время я отвожу себе при пожаре на эшелоне, чтобы экстренно снизиться, выбрать площадку, сесть и начать высаживать тех, кто останется в живых. И прихожу, кстати, к мысли: да ни хрена не успеть, сгоришь.

А здесь пожар произошел в наборе высоты, через 3 минуты 54 секунды после начала разбега. С взлетной массой 100 тонн вертикальная зимой, в среднем, 15-17 м/сек; это набор 1000 метров в минуту. Значит, с разбегом и уборкой механизации, успели набрать ну никак не выше 3300-3600. И полет вокруг аэродрома: взлетали на восток, развернулись и пошли на запад. Это как раз траверз полосы.

Стандартный, классический фальковский случай, один к одному. У них оставалось 4 минуты 20 секунд управляемого полета; если сразу по 15 м/сек снижаться, как раз успели бы сесть, а если по 20, то заведомо.

Реакция опытнейшего, старейшего командира: что горит? Где горит? Давай туши… Ты все правильно сделал? Доложи обстановку…

И только через полторы минуты – доклад земле о пожаре и решении садиться правым доворотом. У них оставалось менее трех минут работы гидросистем.

Об этом думано-передумано, писано-переписано,

омыто потом на тренажере: камнем надо падать на полосу! Камнем!

Управление отказало, когда они стали выпускать шасси – мощнейший потребитель гидросистемы. Уж тогда лучше не выпускать ничего, а садиться на брюхо на грунтовую полосу, есть шанс… Одной догорающей гидросистемы явно не хватит на все потребители.

И не хватило. И две минуты самолет плавно снижался, с работающим одним или двумя двигателями (записи МСРП сильно повреждены), не обесточенный, и, может, командир пытался перепрыгнуть через ферму, используя взлетный режим и стабилизатор вручную. А может, не использовал. Последние две минуты магнитофон «не писал», так сообщили корреспонденту.

Еще и еще раз подтверждается закон: при пожаре сразу все не сгорает, но – горит, около 4-х минут. Думать тут некогда, тут все в руках командира, и одна цель: скорее, возможно скорее на полосу, пока еще есть давление в гидросистеме, хотя бы в одной.

Главный конструктор Шенгардт сказал: не надо было доводить до пожара. Выходит, и он понимает, что на его детище пожар в хвосте – смерть.

Что ж, таков самолет.

А причина пожара выяснена. Как только пошли «эмки», так пошли разрушения направляющих лопаток воздухо-воздушного радиатора, ВВР; обломки клинили в открытом положении заслонку отбора воздуха на стартер, двигатель после запуска гнал воздух назад, стартер шел в разнос и рано или поздно разлетался.

Да, горела у них на старте лампочка «Опасные обороты стартера», но о ней в РЛЭ сказано: если загорится при запуске, двигатель выключить. А у них загорелась на предварительном старте, а что было дальше – покрыто мраком; но лампочка горела, факт, и они взлетели после этого, это тоже факт, и через 4 минуты возник пожар этого двигателя, и нашли обломки разлетевшейся турбины стартера.

Случаев разрушения ВВР полно, инженерия знала, КБ знало, одни летчики не знали. Ну, теперь мы все узнали, теперь нас настращали.

А что там сокрыто еще под сукном КБ, как тот же руль высоты, убивший Шилака, мы ведь так и не знаем.

Но я твердо знаю одно. Пожары возникают на взлете, последствия скоротечны и смертельны, и одно надо: скорее к земле.

Экипаж явно прошляпил. И нечего тут сюсюкать.

Долго раскачивались. Командир виноват, тем более, опытнейший.

Солодун сказал: в стандартных условиях (+15 и 760 мм) самолет на одном двигателе идет в горизонте у земли с массой 84 тонны на номинале. А зимой, в мороз, на высоте 1000 м, на взлетном режиме двух двигателей? Стотонный самолет должен набирать высоту, тем более, на двух двигателях. Нос направлен в сторону Байкала… дотянуть до замерзшего озера, а там ледяная ВПП – почти тысяча верст.

Ведь он же не падал, как Фальков, а летел без крена, только чуть ниже глиссады, с вертикальной, ну, 5 м/сек. Поставить плавно номинал…

Солодун считает, что с управляемостью по тангажу, при условии передней центровки, проблем особых нет. Все-таки есть и режим двигателей, и стабилизатор. Перемещение же пассажиров по салону опасно: возможна, да безусловно, будет паника.

Поэтому, пусть пепел Шилака хоть и стучит в наши сердца, но я сторонник передней центровки и на взлете, и на посадке; мой учитель Солодун думает так же. Если есть передняя центровка, можно на любой скорости чуточку, на долю градуса, отклонить стабилизатор вверх, а прочувствовав степень управляемости, можно пытаться сбалансировать полет по тангажу. И если балансировочное положение стабилизатора будет полтора-два градуса, можно быть уверенным, что снижением управлять возможно, исправляя отклонения и вверх, и вниз, короткими нажатиями на планку ручного управления.

Если работают два двигателя, первый и третий, то и курсом можно как-то управлять, используя их разнотяг.

Единственно, мы с Солодуном сомневаемся в поперечной устойчивости самолета: все-таки отрицательное «V» крыла. Но ведь на глиссаде она идет как влитая, не в неустойчивом же равновесии, сама летит.

Должна, должна лететь машина. Важно только поймать момент начала отказа гидросистем и успеть установить рули нейтрально и оттриммировать, чтобы летела сама.

Мне кажется, Фальков упал с креном 60 именно оттого, что элероны замерли в крене, и пока давление не упало до нуля, создавали кренящий эффект.

Почему же тогда иркутяне снижались целых две минуты, до самой той несчастной фермы, и шли без крена?

Где все это смоделировать? Только летными испытаниями. Да только им – там, в верхах, – не горит…

Но и сидеть сложа руки и ждать смерти я не буду.

Мы сетовали с Солодуном: нам, летающим и рискующим пилотам, капитанам, как воздух нужны материалы этой катастрофы, подробный разбор, расклад по времени переговоров, связи, действий экипажа и реакции машины. Но все это пока тайна. До каких пор?

На тренажере схема висит: пожар двигателя и заход по кратчайшему с любой точки круга полетов. Со второго разворота: курс в траверз ближней, боковое 4, скорость 450, спаренный разворот, выпуск шасси, закрылков, – с высоты 700 метров до касания это займет 2 минуты 28 секунд.

А с высоты 3000 метров – только держи снижение 15 м/сек, а все остальное так же. Ну, три минуты, ну, четыре. И чего

там расспрашивать бортинженера, какую кнопку он нажал.

Я крикну Алексеичу «Туши!», а сам брошу машину в разворот со снижением, и нет сомнений. Мое дело – земля, скорее к земле! Это я умею.

Тот лепет, что был у меня девять лет назад, – это уже позади. Я тут справлюсь. И даже так: кто же, как не я. Много, очень много бессонных ночей я на это потратил, может, больше чем кто-либо. Именно я-то и должен справиться.

На днях летал с Петей Р. в Москву. Зная, что он кандидат на ввод, дал ему штурвал и приглядывался. А до этого я его, за все четыре года, что он у нас летает, в глаза не видел.

Ну и что же? Хвалили мне его заочно. Но или я зажрался в своей требовательности, или он мне не показался. Ну, с Ан-2 парень, с солидным командирским налетом, да и у нас вторым уже тысячи две налетал.

Нет, это не Евдокимов, и уж далеко не Гайер. Далеко…

На горизонтальной площадке после выпуска шасси и закрылков он сучил газами и барахтался, как щенок. Недоученность. В собственном соку варился, хватка есть, но когда я спросил, учили ли командиры его подбирать расчетный режим заранее, он только пожал плечами.

Дать бы его мне на месяц, из этого курсанта я бы вымуштровал надежного ординарного пилота. А месяца за три довел бы до кондиции моей обычной продукции. Коля вон как теперь летает… из тюленя-то.

Ну ладно. Обратно я попросил у него штурвал слетать. Он: «Конечно, конечно… а я посмотрю».

Ага. А ты и посмотри. И думай на будущее. Тебе бы не со мной – с Солодуном бы слетать, с настоящим методистом.

Как раз инверсия была: на высоте круга где-то -15, а у земли все 30 мороза. Я предупредил, чтобы он пригляделся и ожидал уменьшения потребного режима на глиссаде.

Ну, со 150 метров так и прибирали: 78, потом 75, потом сдернули до 73 и так на этом режиме и сели. Элементарная посадка, днем, в штиль, – я разложил ее по полочкам. Но мне кажется, кое-что стало для Пети откровением, как, к примеру, то, почему, когда машина замерла на метре, вместо обещанного «раз-два-триии» и добрать, я сказал только «раз», подхватил и замер: режим-то 73, она не летит, падает сразу.

И вот такому пилоту, не дай бог, случись что, я должен отдать штурвал, а сам хватать микрофон и что-то щебетать пассажирам? Обойдутся. Мне будет некогда.

И каждому новому второму пилоту я тороплюсь

вдолбить набившие мне оскомину простые истины – а ему же это откровение! – и скорее, скорее набить ему руку.

Скажет ли кто потом спасибо, в этом безвременье. Но я уже иначе не могу: это моя работа и смысл жизни.

Не шизонуться бы на этой катастрофе.

В Индии ЧП. Стоял российский Ил-86, загруженный барахлом нашей фарцы, заправлялся. А в небе тренировался «Боинг». Что-то там у него произошло, он загорелся, взорвался, горящий кусок упал рядом с нашим аэробусом, и тот сгорел дотла, вместе с вещами и документами пассажиров. Ну, судьба.

В Перу скалолазы соскребают останки нашего Як-40 с горы. На борту, оказывается, был их шеф-пилот, провозил по трассе. Видимо, жара, высокогорье, не вытянули… За 800 долларов в месяц…

16.03. Коэффициент сцепления в Полярном девять месяцев в году остается постоянным: 0,32. С посадочным курсом 350 система захода там – ОСП+РСП, а с курсом 170 – РТС обратного старта; соответственно и минимумы 100/1200 и 200/2500.

Вылетели туда вчера по прекрасному прогнозу: видимость более 10, временами 5 км. Подлетели – нам дают 1500, снег. Ветер южный, 5 м/сек.

При такой видимости заход только по ОСП+РСП с курсом 350, с попутным ветром. Во-первых, какая-никакая, а система; во-вторых, пробег на горку… хотя посадка в ямку; в-третьих… от дальнего привода все же есть просека в лесу, параллельная оси ВПП, и в снегопаде есть резон зацепиться за нее взглядом и корректировать курс.

Летал Коля, я освободился для контроля над ситуацией. Хотели использовать автопилот до ВПР, но он что-то очень вяло реагировал на рукоятку «Разворот», на четвертом из-за этого провернулись, и диспетчер дал команду взять курс 340, потом даже 320, это нам ни к чему.

Обычно по РСП надо подкрадываться издалека и постараться точнее вписаться в курс; нам же помешал западный ветер на кругу. Ну, отключили автопилот, и Коля худо-бедно стал по командам диспетчера выходить на посадочный курс. Я взялся за штурвал, ибо по опыту знаю, что при заходе по неточным системам неизбежны ошибки, а думать тут некогда.

Скомканный заход; я сам виноват: не учел попутную составляющую ветра от 3-го к 4-му.

Ну, вышли на курс. Диспетчер пристреливался с таким разбросом, что стало ясно: в Полярном локатор

используется не очень часто. Курс 340, курс 0, курс 345, курс 350 и т.д. Витя контролировал по приводам, я понимал, что летим, в общем, туда, и следил за тем, как Коля пытается подобрать режим в горизонте. Ну, один раз он таки потерял скорость в горизонте с закрылками на 28, пришлось сунуть 85. В конце концов, с моей помощью, установили 82, а тут уже глиссада, команда диспетчера, надо снижаться.

И тут диспетчер стал донимать нас видимостью, что, мол, дают 1000 метров, а минимум… 80/1000… нет, 100/1200… нет… короче, сам запутался и нас пытается запутать, а мы читаем карту… Я быстро и напористо запросил разрешение на посадку. Он разрешил… и чего уж тут мелочиться из-за двухсот метров…

От дальнего я зацепился краем глаза за ту просеку, даже их две рядом. Проконтролировал МПР ближней: да, летим правильно, и просеки ведут туда, к полосе. И по глиссаде диспетчер подтвердил, что точно идем, и вертикальная 5, правильно, ветерок попутный. Теперь сесть без перелета, проверить торможение и быть готовым использовать реверс до полной остановки, мало ли что.

Замаячил домик БПРМ, подходит ВПР. И тут Коля прижал. Так это хорошо опустил нос – землю увидел. А я ж был начеку, ибо столько уже было случаев, когда на тяжелых самолетах пилоты – и опытные уже – покупались, ныряя под глиссаду, и – полон рот земли. У нас и так вертикальная 5 из-за попутника, а он ее уже довел до 7. Я резво и очень прилично вытащил машину на глиссаду, успев только сказать, что прижимать нельзя, вертикальную держим строго расчетную… и тут Витя крикнул: «Решение?» Я, грешен, нажал не ту кнопку, да и выдал в эфир: «Садимся, садимся, ребята!» «Садитесь?» – удивленно спросил диспетчер, и я торопливо подтвердил: «Да, да, полосу отлично видно».

Торец вырисовался в белой мгле точно по курсу. Шли по продолженной глиссаде (если она вообще существует при такой системе захода), а перелетать нельзя. Кое-как, вместе, мы дожали машину к полосе, я отпустил штурвал и только говорил Коле: дави, дави ее, не давай перелетать. А Коля замер, пытаясь поймать заснеженный белый бетон, и так и сел в пресловутую яму; я тут же перехватил тормоза, скомандовал «Реверс!» и плавно обжал педали до упора.

Ну, это не Горький, да и я уже не тот. Спокойно прикидывал: скорость 200, впереди еще два километра полосы, главное сейчас – оценить эффективность торможения; при малейшем сомнении – держим реверс до полной остановки.

Ну, схватывало, но слабенько. Проскочили рулежку,

осталось 600 метров до кармана, а там еще метров 400 до торца; скорость 140, 130, выключить реверс; держат, держат тормоза; теперь вопрос: хватит ли их до кармана или не рисковать и, притормаживая, катиться потихоньку в конец полосы.

Хватило как раз. Развернулся в кармане, зарулил, всё. Кажется, нарушили минимум по видимости, да и черт с ним. Я бы очень удивился, если бы мне здесь кто-нибудь предъявил претензии. Зашли в АДП и с ходу поставили в задании сложный заход: видимость 1200. А теперь предъявляйте претензии.

И что – уходить на запасной в Мирный? Смех в зале. Эту тысячу метров и дали-то один всего раз; потом было 1500 и более.

Я объяснил Коле то, что он и так знал, но… слаб человек, увидел землю – и к ней, к родимой…

Да, вот так, с таких казусов, и закаляется воля будущего капитана: хочется прижаться к земле, вот она, – а нельзя. Memento mori! На что Коля тут же отреагировал: «моментом – в море».

Ага, моментом.

Еще и еще раз: после ВПР вертикальная скорость на глиссаде – только строго расчетная, и только у самого торца можно ее чуть подкорректировать. Если нужно прижать, это делается оч-чень плавно и немного: «только подумать». Если понадобится чуть уменьшить вертикальную над торцом, тоже надо «только подумать» и замереть.

А вне видимости земли, в тумане, в экране, в белой мгле, – только чуть на себя, на, а не от. И жди тупого удара в зад. Да, будет перелетик, но – соображай, прикидывай и учитывай это заранее, еще перед снижением, и обязательно готовь к этому экипаж.

4.04. Подробности катастрофы А-310. Расшифровали. Передают по «Маяку».

Ну что. Папа дал деткам порулить. Вез в Гонконг сына и дочь, высадил второго пилота, вылез сам, а на свое место посадил сына… Короче, когда уводил дочь в салон, мальчишка, видимо, начал что-то двигать и нажимать, автопилот отключился. За 22 секунды крен достиг 55 градусов, самолет опустил нос… папа влетел в кабину… пока вытащил, пока вскочил в кресло, а может, и не успел, схватил штурвал через плечи сына… Да кто-то из них попутно перевел стабилизатор на кабрирование…

Ну, верить этой радиопередаче, не видя официальных выкладок, трудно. Однако картина ясна и так. Самолет свалился в крутую спираль; говорят (говорят!), им не хватило тысячи

метров высоты для вывода. Ага, а скорость? А перегрузка? Щас.

Зажрались мы. Деток за штурвал садим, сами гуляем по салону… А пятнадцатилетние капитаны управляются с судном. Но это только в книжечках для умных деток у них все сразу получается.

Какая же глупость. Ну, на весь свет: вот какие мы дураки, непуганые.

Ну, ладно бы, отказала матчасть – это наш удел. Но так позорно погибнуть – вариант самоубийства… Жалко же невинных людей, его же детей жалко: пацан не ведал, что творил.

А ведь на А-310 у нас не каждый, далеко не каждый пилот допущен летать, а только самые уж самые… Уж во всяком случае не я.

8.04. Слетал в Москву с Андреем Ч., ну, все хорошо, кроме посадки. Я лишний раз убедился, как важно не выскочить выше глиссады при сильном встречном ветре: он шел по глиссаде, а после ВПР механически продолжал выдерживать траекторию; поддуло, пошел выше, скорость стала возрастать. Я посоветовал прижать и сдернул пару процентов, вертикальная увеличилась, я снова подсказал. Он начал с 20 метров уменьшать ее… подвесил на 6 м, кое-как снизился до 3-х, и, в конечном счете, получилась натуральнейшая воронья посадка на последних углах атаки, даже с легким отскоком.

Ну куда тут денешься: с налетом менее 5000 часов на легком самолете – откуда же быть интуиции в пилотировании тяжелого лайнера. Я сжимал руками колени, но не лез, не мешал, а внутри все кричало: да прижми же ее пониже, да выровняй пониже, да сажай же на скорости!

Он потом бормотал что-то о просадке, о предварительном уменьшении вертикальной… Теоретик.

Сильный встречный ветер на глиссаде требует повышенного режима двигателей и, соответственно, меньшей вертикальной скорости. О какой тогда просадке на выравнивании может идти речь? О каком там уменьшении вертикальной? Как шел, так и иди, жмись чуть ниже глиссады, на полточки перед ВПР, на точку после нее. И как только знаки подойдут под тебя, пла-авно ставь малый газ и замри. Всё. Тут же и упадешь. Если есть чутье, успеешь чуточку подхватить, будет очень мягкое касание. А на уровне проверяющего с гербовыми пуговицами достаточно только, услышав доклад штурмана «два метра», скомандовать: «малый газ»; – и задача решена.

Ну, молод еще, пусть учится.

Зато назад он так выспорил расчетное удаление

начала снижения, так подвел машину на малом газе к третьему развороту, что я его похвалил. Грамотный, язви его. Будут люди.

Правда, задачу он решил несколько однобоко: следил только за расходом высоты, а кинетическую энергию растратил зря. Поэтому мы, подходя к траверзу полосы, висели еще на 3000, спасибо, терпеливый диспетчер нам не попенял, да и бортов вокруг не было.

Ну, ничего. Умеет распорядиться потенциальной энергией – потом научится грамотно расходовать и кинетическую, а уж потом слепит все это воедино. От простого к сложному.

Вот так, методом проб и ошибок, я потихоньку постигаю инструкторское мастерство. Кажется, я немного, самую малость, научился разбираться в психологии ошибок новичков, знаю, что им рекомендовать на первых порах.

Причину катастрофы А-310 все средства массовой информации плавно, на тормозах, замяли. Внятно было сказано один раз, по «Маяку»; я как раз его слушал тогда. Остальные СМИ упомянули глухо, потом, видимо, поступила команда не муссировать… Досадная, мол, оплошность. А ведь по сути, это иллюстрация всей русской расхлябанной жизни. У нас это было, есть и будет.

15.04. По А-310 вдруг заговорили, что ничего еще не ясно, что уже претензии к производителю, что все еще ищут останки автопилота…

Раз за разом сообщения уже и совсем из ряда колдовских. Какие-то сильно умные читинские биоэнергетики предполагают, что самолет, давя бетон в Шереметьеве, долгое время находился под излучением каких-то нечистых сил, а пролетая над горой Белухой на Алтае, которая (всем же известно!) является центром положительного излучения, получил импульс этого излучения, а отрицательное, которое скопилось над ним в виде шара (!), аккурат над его хвостовым оперением, вступило в конфликт, или как там еще… И самолет прям затрясся. Ну, и т.п. белиберда.

O tempora, o more! Дикость наша.

И черные ящики есть, и записи расшифровали… а тишина… Шок. Зато вокруг да около – вплоть до экстрасенсов, биоэнергетиков, лозоходцев и всяческих трансцендентальных интерпретаторов…

Точно так же и об иркутской катастрофе. Ограничились информацией о причине пожара… но пилотам нужен подробный разбор… только пилотам.

14.06. Рейс в Сочи. Вечером приехал на вылет: Норильск против обыкновения давал хорошую погоду: нижний край 500, видимость более 10 и температура +7. Но подходил циклон, вернее, Норильск уже находился в его теплом секторе, ожидали холодный фронт. Я заторопил службы, а ребятам сказал: готовимся садиться по минимуму.

Но, как ни странно, сели в прекрасную погоду. Сверху, правда, было видно, что Енисей уже накрыла низкая облачность, но на полосе было почти ясно, мы хорошо просматривали ВПП с траверза в лучах низкого полярного солнца.

Зашли к синоптикам. Мне формально нужен был заход по минимуму, но погода же звенела… ну, набрался наглости, попросил поставить заход. Я потом этих минимумов нахватаю, как сучка блох, но… срок кончался, могли мне временно из-за отсутствия заходов поднять минимум, потом с проверяющим опять ловить, понижать…

Не успела девушка мне ответить, как наблюдатель со старта передала по громкой связи: «Нина, подходит, подходит, закрывает! Видимость 1500! 1000! 500 метров!

И пал туман.

Все это произошло за минуту. Ну, заход мне поставили, заверили печатью в АДП, и я, счастливый, пошел на самолет, поглядывая, когда же пронесет эту случайную низкую тучку, первую тучку подходящего к нам фронта, зацепившую бугорок Алыкеля.

Пока сажали пассажиров, мы констатировали, что, вылети мы из дому пятнадцатью минутами позже, – всё, приплыли бы в Хатангу, и праздничные наши рявкнулись бы. Однако туман сгущался и устойчиво уплотнился до ста метров. Надо было что-то делать.

Норильску тоже хотелось выпихнуть нас поскорее, да и лечь спать всем службам. Взаимный интерес выразился в разговоре через форточку с подъехавшим руководителем полетов, где начали было с намеков и экивоков, а потом я прямо сказал: давай запуск, я взлечу при видимости сто метров, слава богу, почти 30 лет сюда летаю. Он спросил: так вы красноярцы? Да, да, именно. Ну… ладно, я вас выведу на полосу… давайте.

И мы взлетели. На выходе из зоны я поблагодарил службу движения.

Фронт визуально кончался где-то у Надыма, так что нашим сочинским сменщикам корячилось дожидаться в Уфе открытия Норильска часов пять, если не больше. Но… надо ж еще пригнать им самолет в Сочи.

В Уфе под утро дремалось. Проводницы накачивали нас кофеем, да так в этом преуспели, что на подлете к Сочи мы уже и не помышляли о сне. Погода звенела, я зашел и мягчайше сел на короткую полосу, испытал свой пилотский оргазм, лихо и мерзостно-криво зарулил на стоянку… а самолет наш ждал там экипаж Солодуна, который, выстроившись, с пяти метров наблюдал всю картину. Я крякнул… но уже не перерулишь, позор свой перед Мастером не скрыть.

И ведь что интересно. Когда Солодун учил меня высшему пилотажу, он сам, пришедши на «Ту» с Ан-24, едва ли четвертый год летал на лайнере командиром. С тех пор я сам уже двенадцать лет как командир, учу людей. Но я что-то за Вячеславом Васильевичем не припомню ошибок в те времена. А сам, будучи уже мэтром и старым волком, обгаживаюсь на каждом шагу, и все как-то на глазах Учителя. Как же ему за меня неловко. Он же ревниво следит за моими успехами… и неудачами.

Ну ладно, Солодун улетел. А мы быстренько побежали окунуться.

Было море, и солнце, и роскошный шашлык на ребрышках, и дружеская беседа за бутылкой, перешедшая в пьяненький полет. In vino veritas… Ребята пели мне дифирамбы; я вяло отбрыкивался на остатках горящей совести и стыда за заруливание.

Однако в отряде обо мне мнение среди рядовых очень высокое, ко мне в экипаж мечтают попасть, и я это знаю. И нынче вот два новых члена экипажа попали… и видели мой позор… А они хвалят меня за взлет в тумане. Да кто ж в нем не взлетит, тут спасибо РП, что взял на себя.

Вечером следующего дня вылетели домой. От Ростова и до утра стоял фронт. В волгоградской зоне пришлось залезть на 11100 потом на 12100, еле пересекли его, извращаясь синусоидами вокруг наковален. Крутились вокруг них до тех пор, пока не уперлись в запретную зону. Саратов начал пинать нас Уральску, пришлось идти по другой трассе: вместо Саратов-Самара-Уфа мы поехали на Уральск-Уфу. Витя вертелся как белка в колесе, оттянул не вовремя зашедших с ужином проводниц, выгнал их… потом ходил, извинялся. Ну, было сложно.

Так, на 12100, мы дошли до Тобольска, и все по фронту. Потом фронт ушел на южную трассу, мы пошли параллельно ему, а в районе Ачинска снова встретились. На снижении лезли через размытые засветки, нас швыряло, дождь ударял в стекла; в дожде и заходили. Ну, Юре хоть и сложновато было, но справился, я только попросил старт убрать пару

ступеней ОВИ, а садились в дожде, на газочке, мягко получилось, хоть и сбоку от оси, метров шесть, но приземлил машину он сам.

20.06. Слетали в Москву. Полет на 505-й уж совсем показал, на каком же дерьме нынче мы перевозим трепещущие души пассажиров. И НВУ отказало, и курсовая ушла за полет на 10 градусов, и из-за этого слегка уклонились от трассы, и еще что-то, не помню.

Наши самолеты устарели физически, долетываем ресурс. Ни одна ВСУ с первого раза не запускается, и я твердо уверен, что не запустится она и в воздухе, в аварийной ситуации, и буду это учитывать. Отказы за отказами, но все равно приходится работать на этом дерьме. Заходишь в автомате, он в любой момент отключается по любому каналу; выматеришься, отключишь САУ и крутишь вручную. Так и вчера было.

Как машина с Ирана, так куча дефектов: они там эксплуатируются на износ в условиях, выходящих за пределы РЛЭ. А мы потом летаем на них здесь, а дефекты прут и прут, изо всех дыр.

Но другой техники нам нет, и не будет.

21.06. Авторитет не заработаешь, если будешь перемещаться с места на место. Пусть на старом месте ты был самый уважаемый, а на новом ты пока никто, и когда еще себя покажешь, нужно время; а окружающим плевать на то, что тебя где-то там уважали. Ну, по словам старых коллег, конечно, что-то складывается, мнение какое-то, предварительное, но – покажи себя здесь.

Я пролетал двадцать лет на одном типе самолета. Пожалуй, меня здесь знают все.

Лишний раз тому подтверждение. В домодедовской столовой мои ребята, сидя спина к спине с проводницами, что-то пошутили через плечо насчет меня. Я плохо слышал, занятый беседой с Алексеичем. Но ревнивое ухо уцепило слова проводницы: «Да что вы, у нас Василий Васильевич – командир, единственный во всем управлении».

Конечно, времена жестокие, и люди ожесточились, а я как всегда ровен и дружелюбен с людьми. Может, это мое самое положительное качество, может, и мастерство; мне бы еще приятнее краем уха – да услышать комплимент именно моему мастерству. Слаб человек.

Но все-таки авторитет я заработал, и, надеюсь, не только среди бортпроводниц.

Какие-то молодые ребята, я их вроде в глаза не видел,

здороваются в отряде. Звонишь в план, называешь себя, – в трубке: «А, Василь Василич, привет…» – кто такой, понятия не имею. А меня знает.

Я старик. Нас уже мало.

24.06. Мрут летчики. Только похоронили Лешу О., как скоропостижно скончался Саша К., бывший штурман Ту-154.

Ну, Леша, старый волк, пролетал лет 35, квасил по-черному, но раз в неделю выгонял похмелье жестокой баней. Стал запиваться года три назад; еще год тому слетали с ним в Волгоград, я писал: со сломанным ребром… Но уже летать с похмелья стало невмоготу… ну, ушел. Года на пенсии хватило: на 58-м году инфаркт.

А Саша и пролетал-то лет пятнадцать, сначала радистом, потом переучился на штурмана. Сердечко слабое, сам грузный, ну, списали пять лет назад, и вот, на 48-м году, уснул и не проснулся. Тоже инфаркт.

С командиром Т. плохо. Что-то в горле: то ли какие нарывы, то ли еще что. Жена врач, лечили, лечили…теперь вот будут облучать. Похудел за год на 10 кг… Не дай бог.

Сегодня на проходной увидел Лешу П. Он моего возраста, лет пять назад сам ушел на пенсию, устроился где-то в совхозе завгаром, вроде все хорошо было… теперь вот отирается на проходной, похудел, постарел; значит, не все хорошо.

Нет, наш путь очерчен четко: летай до могилы, до рака, до инфаркта. Уйдешь на пенсию – жди скорую смерть.

В Китае упал на взлете Ту-154М. После взлета началась раскачка по крену, ну, выключили САУ, раскачка не прекратилась, замотал носом и через несколько секунд разрушился от перегрузок. В обломках нашли блок с перепутанной полярностью штекерных разъемов. Машина с формы, были работы по системе управления, кто-то перепутал полярность. После этих работ вообще-то полагается облет; нет, полетели сразу с пассажирами в рейс.

РЛЭ рекомендует в таких случаях отключить САУ, немедленно выключить РА-56, предварительно установив кран кольцевания на «ручное». Они этого не сделали, и ложные сигналы от системы устойчивости-управляемости шли на рулевые агрегаты, те дергали рули в другую сторону, а бустера не пересилишь. Надо знать.

Сколько уже произошло у нас катастроф по управлению самолетом; я только помню: Шилак, Карши, Фальков, Иркутск, вот пятая, в Китае.

Да, на опасной машине мы летаем, но лучшей нам не

видать. Вчера случайно в Российской газете читаю: Ту-154 будет летать до 2020 года! Молодцы конструкторы – заложили резерв ресурса!

Да дерьмо! На дерьме советском летаем, по необходимости, по нищете великой. Другого-то ничего нет, и не предвидится, и не будет, ибо – развал всего, а по чистой случайности еще сохранилось производство нашего жеребца. И никто никогда не поставит на нем дублирующую тросовую проводку.

Будь готов! Всегда готов!

А я свою ласточку все равно люблю. Этого не объяснишь.

8.07. Как везем на юг детей, так у меня открыта кабина. Экскурсанты сопят за спиной. Я – нарушаю.

Но кто же вырвет детишек из цепких объятий коммерции, приобретательства и халявы. Ведь они кругом видят одно: деньги кругом чуть не дармовые, и добываются любым, большей частью, нечестным путем, а правит везде кулак. И маленькие сердечки ожесточаются, и в них проникает лицемерие.

Так пусть же хоть на минуту прикоснутся к честной, благородной, тяжелой, интересной, мужской профессии. Интерес – вот главное, что может зацепить душу ребенка.

Но когда я гляжу на прилизанную рекламу, как биржа забирает у меня несмышленого пацана, как он идет, разинув рот, по ее величественным залам, как его похлопывает по плечу лощеный финансист, который ничего в этой жизни не производит, тем более, в советском союзе, а спекулирует ценными бумагами и ловит курс валют, – и это считается почетным делом настоящих мужчин! – я зверею. Я сажаю в свое капитанское кресло мальчишку, даю ему в руки облупленные рога настоящего штурвала – кто кого пересилит? Биржа или самолет?

Ну, давайте все станем финансистами. Кто же тогда будет таскать штурвалы? Кто вообще тогда заинтересуется реальной жизнью: строительством, транспортом, добычей, выращиванием хлеба?

Кто кого кормит в этой жизни?

Я – нарушаю. Дети вечно толпятся в кабине. Пусть же хоть один потом придет мне на смену!

Подходишь на стоянке к только что зарулившему самолету. Он стоит, опустив натруженные, потные крылья, капли дождем стекают из ледяных подмышек, хранящих еще холод стратосферы. Фары мертво, по-рыбьи, таращатся в стороны.

Колеса, приняв на себя и затормозив многотонную массу машины, дымятся от натужного внутреннего жара. Трясутся шланги от жадно, судорожно заглатываемого топлива. Освободившиеся стойки шасси со вздохом облегчения разжимаются, чтобы через час со стоном и напряжением вновь взять на себя полный, стотонный вес, просесть в ожидании желанной, в вихрях приходящей подъемной силы крыльев. Молчат усталые агрегаты, отдыхает извертевшаяся шея радиолокатора, запрокинулись авиагоризонты в тяжелом забытьи, замерли компаса, заглушены датчики скорости и высоты. Короткий отдых.

Потом все оживет. Засвистят турбины, вспыхнут и устремят свои лучи вперед фары, завертятся колеса – и вперед, в небо.

И командовать всем этим буду я.

А может – ты?

Может, хоть один затаивший дыхание за моей спиной мальчишка заболеет мечтой летать?

Или все же – биржа?

20.07. В отряде тщательно изучается иркутская катастрофа. Наконец-то пришел официальный приказ.

Так как меня допекло, я пристаю к командирам воздушных судов с обсуждением. Но всем или плевать, или недосуг, все как-то пытаются замять…

Раз министр сказал, что экипаж действовал в полете безупречно, то и приказ составлен в том же духе: да, ошиблись при принятии решения на взлет с горящей лампочкой «Опасные обороты стартера», но в аварийной ситуации – безупречно. Экипаж сделал всё.

На траверзе полосы у них загорелось табло «Пожар», и командир сказал: «Илья, горим!», а бортинженер доложил о пожаре второго двигателя.

Дальше такие команды: «Действовать согласно РЛЭ!» и «Номинальный режим!»

Высота была 2100, скорость 550, курс обратный взлетному, где-то траверз дальнего привода, режим двигателей в наборе и так стоял номинальный… Дальше опытнейший летчик продолжил набор до 2800 и ушел от полосы на 24 км, ведя беседу с Ильей, который себе разряжал и разряжал все три очереди противопожарной системы в мотогондолу горящего двигателя. Да еще сработала сигнализация пожара в отсеке ВСУ. Поговорить, конечно, было о чем.

Безупречный экипаж тем временем все набирал

высоту, уходя все дальше от спасительной полосы. Потом дошло, что уже тушить нечем и сейчас сгорим.

Тогда только старый командир доложил земле о пожаре и решении заходить правым доворотом на полосу.

За время спаренного разворота успели снизиться до 900 метров. Значит – могём? Где ж ты раньше был…

Потом решились выпустить на всякий случай шасси, и тут же рявкнулась первая гидросистема, шасси только успели сняться с замков. И стало падать давление в двух других гидросистемах, наверно оттого, что от высокой температуры потекли соединения трубопроводов высокого давления.

Включили насосные станции, которые не поддержали давление, а только скорее выгнали жидкость через дырки. Поздно. И тогда второй пилот доложил: «Ребята, ни х… не управляется».

Дальше самолет летел на режиме чуть ниже номинала, снижаясь в сторону города, с вертикальной 2-4 м/сек, на скорости 510, с убранными закрылками и предкрылками, со стабилизатором на нуле, с углом траектории к горизонту 1-2 градуса, – летел! И так они и прилетели в ферму, с тангажом 3-5 градусов и незначительным правым креном.

Никто не пытался тронуть тот стабилизатор, не пытался с его помощью как-то уменьшить скорость снижения, сбалансировать самолет хоть на скорости 400 км/час. Полный шок. Экипаж бездействовал.

А может, видя, что до полосы не дотянуть, а впереди город, экипаж решил, что лучше упасть до города?

Об этом в приказе не сказано.

От момента загорания табло «Пожар» до отказа всех гидросистем прошло ровно 4 минуты. Тот корреспондент не соврал, все точно расписал.

Ну, хотя бы, раз уж на то пошло, на разборе тщательно разобрать, изучить действия экипажа, который сделал все… чтобы погибнуть. Нет, изучается причина и ищется враг: проклятые заводчики, плохое КБ, плохой самолет.

Ну что ж. Самолет, верно, плохой. Ну а экипажи у нас молодцы.

Капитаны говорят мне, пилоту, летающему с 67 года, пролетавшему на «Тушке» пятнадцать лет: «Э…» И еще раз: «Э…» – и пожимают плечами.

Э… вот мы не привыкли доверять сигнализации. Э… сколько было ложных срабатываний… Вот и они, наверно, думали…

Ага. Когда загорелась лампочка, сигнализирующая,

что стартер идет в разнос, а после взлета загорелось табло «Пожар» – какие тут ложные срабатывания? Горим, Илья! Стартер таки разнесло!

Думали… Когда тут прыгать надо. И я по дурацкой своей привычке подумал: а может, я не совсем прав, что лезу в дебри? Может, дядя лучше меня понимает?

Да нет, Вася, ты сам уже дядя. Ты-то как раз и прав. При чем тут сомнения. Ты зачем пролетал 27 лет – чтобы к пятидесяти годам перестать доверять матчасти? Тогда не верь и авиагоризонтам – может, и они врут? Может, нырять под облака и искать землю визуально?

Ты капитан, и твое капитанское дело в полете (раз уж принял решение взлетать) – не совать свой нос к бортинженеру в кнопки. Ты ведешь бой, и каждая секунда – на твоей ответственности. Твоя борьба – пилотирование. Пусть его выполняет второй пилот, но движением самолета управляешь ты. И если при пожаре, рядом с полосой, ты ведешь дебаты, да еще и набираешь высоту, – ой, я глубоко сомневаюсь в твоей профессиональной состоятельности. Пусть тебе под 60 и ты летчик от бога. Бог тебя и прибрал… с пассажирами.

За четыре минуты сесть можно. Ты сам на тренажере это отработал.

Ну, пусть даже отказало бы управление над торцом полосы – но уже самолет шел бы к земле: под тем же углом, 2 градуса, с вертикальной 3-4 м/сек, но – на скорости 300, а не 500; но на полосу, а не на ферму. Ну, ударились бы, ну, перегрузка 2, ну, 3, ну, развалились бы – кто осудит? Вот тогда бы сказали: экипаж сделал всё, попробуй-ка ты лучше сделать.

А поставить номинал и уходить от полосы с набором… вот это и есть всё?

Спасибо хоть составителям этого приказа за то, что для думающих они между строк оставили достаточно информации, да плюс схема полета в плане, в масштабе, расписанная по времени, с накладкой переговоров. Вот по этой схеме, по удалениям, по времени и высоте, по докладам и командам, – по всему этому мыслящий, не кабинетный, а реальный линейный пилот, представит себе явственную картину, как действовал безупречный экипаж и его опытнейший, от бога, капитан.

А теперь о Як-42. Летели из Саратова в Сочи, через Минводы, ночью. И над Кавказом у них отказал, замкнул аккумулятор, обесточились цепи, все погасло. Ну, согласно рекомендациям РЛЭ, они там чегой-то еще перещелкивали… но получилось еще хуже. Ток кончился, связи нет, ничего нет.

Что ж капитан?

А капитан заложил вираж на 180, ориентируясь по краю видимого из-под кромки облаков закатного неба, по магнитному, неточному компасу, «бычьему глазу», взял примерный курс на Минводы, сумел в предгорьях аккуратно снизиться и по мигающим маячкам найти в ночи аэродром. Потом пристроился к заходящему на посадку «туполенку», установил давление аэродрома по данным из бланка погоды, где Минводы брал запасным, зашел за «туполенком» как за лидером и приземлился за ним следом – без связи, без фар, без приборов и без огней. Парой садились, как истребители. Понимая, что его никто не видел во тьме, не знает о нем ничего и на него сейчас усядется сверху следующий борт, высадил на обочину пассажиров и отправил бегом проводника на перрон – сообщить кому-нибудь, чтоб передали на старт, что на полосе стоит обесточенный самолет.

Я не знаю, от бога ли капитан, но я б ему с удовольствием пожал руку. Вот только не пойму – в информации не сказано, – почему он не зарулил на перрон? Может, что-то такое с управлением передней ногой или с тормозами, что обесточенный самолет не рулит?

Ну, молодец. Донсков его фамилия. Героев надо знать. Казак лихой.

23.07. Рейс на Белгород оказался для меня рейсом отдыха. Весьма часто примыкающий к нам последнее время Пиляев не мешал мне лететь, большей частью терзая радар и, между делом, Филаретыча, который, впрочем, не особо на него праздновал, а молча делал свое дело. Гроз хватало, но перед Уралом я настоял залезть на 11600, и дальше полет протекал спокойно. Посадки и в Волгограде, и в Белгороде не представили для меня особой сложности, скорее даже блеснул.

Переспали в гостинице; я утром, предполагая, что полетит Коля, купил в пустом вокзале какую-то фантастику Берроуза и весь полет обратно читал в салоне.

Шли вдвоем с Сергеем в волгоградский АДП, и он начал предъявлять претензии к работе Евдокимова: вот, медлителен, вот, никакой реакции, запаздывает с пилотированием в директорном режиме, любит автопилот, а надо на руках, на руках… ты его распустил…

Я согласен кое в чем; ну, насчет реакции Серега загнул: Коля мастер спорта по горным лыжам. Во всем остальном я тоже не вижу криминала. Да если бы у нас все вторые пилоты так летали, то нам смело можно уходить на пенсию. Посадки же

Коле удаются мягчайшие, Сергей сам убедился.

Я согласен, что надо ему больше пилотировать вручную, но мой метод – от простого к сложному; на автопилоте научился, прочувствовал массу, – теперь начнем шлифовать ручное пилотирование; это тяжелее.

А насчет требовательности я прямо сказал: ты требуешь с людей строго, даже жестко, придираешься; люди обижаются, Сергей.

Он слегка смутился. Да… он, конечно, придирается… но если бы это был бесталанный, то и бог бы с ним, но Коля-то летчик хороший, с него и спрос больше.

Разговор перешел на методы воспитания, требовательность, психологию, – короче, наш профессиональный разговор. Хотелось бы, чтобы обиды проверяемых, резко и прямо высказанные мной, заставили Сергея задуматься о своих методах и педагогических нюансах. Все же он чуть смутился… Но, я думаю, вряд ли он уже изменится, уже, пожалуй, поздно.

Привыкнув воспитывать молодежь с крестьянской грубоватой прямотой, иной раз и с матерком, обтесывая нюансы, – он мои интеллигентские изыски считает ненужной мужикам слюнявостью.

Молодежи, конечно, нравится мое доброжелательное отношение, стремление облегчить процесс обучения хорошим психологическим климатом, собственно, само желание научить. Ибо у нас предостаточно еще капитанов, которые до сих пор считают, что курица не птица, стюардесса не девица, вертолет не самолет, а правый летчик – не пилот.

Поэтому ко мне стремятся в экипаж.

Ну, а среди равных… Я не скрываю своих ошибок, рассказываю о них открыто всем, пусть учатся, и меньше всего при этом забочусь о своем авторитете. А ведь многие не только, боже упаси, не распространяются о своих ошибках, а наоборот, напускают на себя вид, надувают щеки… хотя все прекрасно знают, кто чего стоит.

Но и чужие ошибки, ставшие достоянием гласности, я разбираю не щадя, и тоже вслух. Не знаю, этично ли беспокоить прах погибших товарищей, но если за их ошибками лежат горы трупов, то я переступлю через этику. Молчать нельзя. Если покойный командир в Иркутске совершил ряд непростительных ошибок, то о нем, о мертвом, я не стесняюсь говорить то, что он заслужил, о его несостоятельности.

Мы не имеем права молчать. Другое дело – что он за личность. Туда я не лезу, я его не знал; может, он был прекрасный человек. Но как профессионал он оказался

беспомощен; а был путь к спасению, и он им не воспользовался, даже не пытался, а действовал, по моему разумению, на рефлексах, на инстинкте.

Так вот. Равные мне по мастерству, по возрасту, начальники, – пусть они считают меня чудаком, мне от этого ни холодно, ни жарко. Мы с ними все скоро уйдем, и по каждому из нас останется память. В конечном счете, это самое важное. А уж если не останется памяти, то не останется и общества.

28.08. Накануне пятидесятилетия.

Надо точно рассчитать запас своих резервов, знаний, а главное – осторожной стариковской осмотрительности (потише-потише), – чтобы хватило до конца. Уже я ничего нового в теории почерпнуть не смогу, новые знания просто не воспринимаются мозгом. Это и есть основной итог прожитых пятидесяти лет.

А мне дочь все задает вопросы: а почему ты не хочешь летать за границей? А почему бы тебе не переучиться на DC-10? Не выучить английский?

Вот, вот, потому. Поэтому. Я уже на новое не способен. А старое, добытое опытом, отлежавшееся и надежное, – можно еще использовать, надо только оптимально рассчитать возможности и работать по старым, отполированным стереотипам.

Теперь я понимаю «потише-потише» Кузьмы Григорьевича Рулькова.

Учеба становится для меня непосильной. Когда в УТО по метеорологии мы недавно стали учить новые коды, я это понял. Конечно, коды я выучил, в той степени, в которой они понадобятся мне для практической работы, это утряслось само… Но я убедился, и не только на этом примере, что началось снижение.

Вот и придется лавировать, как между грозами, используя и свой пока еще достаточно высокий потенциал, и накопленный опыт, чтобы протянуть подольше и как-то осилить неизбежные, так не желаемые мною новшества.

Я не хочу изменений в своей сложившейся работе именно из-за этого: сбиваются стереотипы, а способности адаптироваться у меня почти исчерпаны.

И о любви к профессии. Любит человек скорее не само дело, это приедается, а любит он спокойную уверенность в стабильности и собственной состоятельности, выработанную привычной профессией. Незыблемость и уверенность в завтрашнем дне к старости становятся главными аргументами.

Вот и я люблю эту самую свою незыблемость. Одно да

потому. Стереотип.

Так зачем мне в пятьдесят лет английский и неизвестная, тяжелая работа в иранских горах. Это удел тех, кто помоложе и пожаднее к жизни. Да и жару выше +27 я не переношу. Я бешусь от нее.

20.09. Втягиваюсь в полеты после отпуска. С непривычки даже дневной Владивосток показался тяжеловатым. А ведь, по сути, – рейс отдыха: туда-обратно, днем, с пустыми руками. Но вечером едва дополз до кровати.

А вчерашний Краснодар получился таким, что против него Владик – просто легкая прогулка.

Туда добрались без приключений. Просто тягомотина: высидеть пять часов за штурвалом. Но вот непривычная, за 30, жара быстро загнала нас в относительно прохладную гостиницу. Легли было спать, но не тут-то было: кондиционер сломался.

А дальше – отсылаю к воспоминаниям десятилетней давности о том же Краснодаре или Владивостоке: духота, наматывание влажных простыней и полотенец на тело, шлепки, вздохи, – и так всю долгую ночь. Я лично не сомкнул глаз.

Утром купили мелочевки на рынке, загрузились в старенькую 124-ю; экипаж предупредил, что очень поющая машина. Я полез ремонтировать форточки, обрезал торчащую резину окантовок; в ход пошли и жеваная бумага, и найденная случайно жвачка, прилепленная детворой к железке у самолета, и кухонный нож, и лезвие от бритвы.

Кое-как выровнял я кромки множественных заплат (нищета наша), запер форточку и дал наказ не открывать ее в промежуточных портах, чтобы не выпали затычки.

В наборе она попела, а на эшелоне подавилась жвачкой, затекшей от перепада в мелкие щели, и утихла; запевала и снова глохла.

Усталость от бессонной ночи… обычное дело. Кажется, ну, опишу когда-то, ну, нарисую картину… А что напишешь. Это надо попробовать самому, оно иногда полезно.

В Уфе было прохладно, и мы чуть отошли от жары. Тщательно изучили прогнозы… но Норильск есть Норильск: он закрылся, и мы, сделав для порядку кружок, ушли на Хатангу.

В Хатанге ремонт, туалеты не работают; пассажиры привычно отправляли естественные надобности за углом… обычные условия советского Заполярья. Хорошо хоть комаров не было.

Рабочее время кончалось, надо было решать, ночевать ли здесь или попытаться перелететь в Норильск. После

неоднократных телефонных переговоров я решился, и мы перелетели. Там нас не задержали, и мы, нарушая все что можно насчет рабочего времени, улетели домой. Сели под утро. Коля развез по домам. Шестнадцать часов работы.

Обычная, рутинная работа. Ну, то что в Норильске начинался гололед и предельный боковой ветер, что я посадил машину невесомо, – после бессонной ночи и затем четырнадцати часов борьбы с дремотой, с ревущими ногами, под периодическую песнь форточки, которая в последнем перелете раскаленным буравчиком сверлила нам мозги, – это само собой. Привычное дело. Все посадки удались, а в Хатанге я и вообще посадил на цыпочки. Тоже само собой.

Приехал домой и ждал у двери десять минут, чтобы раньше времени не разбудить Надю, которой рано вставать на работу. Возбуждение после полета снял хорошей стопкой водки, закусил – и вырубился до обеда.

Через пару дней снова в Норильск, там уже снежок пробрасывает, зима на носу, холод, гололед на перроне, заряды… Это хорошо, это – наше… Какой еще, к черту, Иран.

Привычно материли работу, боролись с усталостью, дремали по очереди, определяли вечные неисправности и залипухи матчасти: то курсовая, то РСБН, то автопилот, то связная радиостанция…

Спасибо бабулькам-проводницам: не задавая вопросов, усталые как ломовые лошади, они только кормили и кормили нас, изыскивая в небогатом рационе нашем и как-то облагораживая все съедобное и почти съедобное. Поджаренная булочка с маслом и повидлом, бульон с красным болгарским перцем, зажаренная в духовке казенная курица, посыпанная травками, и кофе, кофе, кофе, – из личных запасов…

Люблю летать со старушками, да и они любят летать со мной. Расшаркались на выходе из самолета, взаимно благодарили друг друга, желали всех благ. Раз мы все держимся за работу, то зачем бы нам портить друг другу настроение, запряженным в одно ярмо… сколько нам там его осталось. И у них ведь тоже ноги ревут и спины отстегиваются… а за стаканом вина, в общих воспоминаниях, вроде даже молодеем.

В прошлом полете читали опубликованную в газете запись кабинных переговоров злосчастного А-310. Как я говорил, так оно и было. И даже еще хуже: все три пилота (с проверяющим!) были тут же в кабине и щелкали клювами: ах, пролетаем прекрасный город Новокузнецк, ах, какое небо, ах, какие огни на земле…

Когда они прощелкали увеличение крена почти до 60

градусов и самолет опустил нос и пошел со снижением в глубокую спираль, и в кабину ворвался свист, и грохот сорвавшегося с крыльев потока, и сигнал критического угла атаки, – явно штопор, – вот когда они, трое опытных пилотов прозевали все это и встали перед фактом, что минуту назад ахи и охи, а сейчас самолет беспорядочно вращается, – тогда началась работа. Командовал правый пилот, проверяющий. «Крен туда! Нет, сюда! Нет, туда! Взлетный режим!» Трижды: «Ты установил полный газ?» И на всем этом фоне истерический крик капитана: «Вылезай! Вылезай! Вылезай!» И так – двенадцать раз…

Пацана он все же, видимо, вытащил и сам вскочил в кресло. Судя по тому, что упоминалась «ножка», – старались вывести из штопора, а газ, видимо, дали асимметрично, чтоб этой «ножке» помочь остановить вращение. Им вроде удалось вывести из штопора, и дальше уже переговоры только о выводе из глубокого пикирования: «плавнее, плавнее, не тяни, выходит, выходит, сейчас выйдем, сей…» И всё.

Резко тянуть нельзя, сломаешь самолет, а плавно – может не хватить высоты. Очень уж мал диапазон допустимых перегрузок у пассажирского лайнера.

То ли они, видя, что земля уже близко, все же рискнули потянуть, то ли, слишком медленно выбирая просадку, израсходовали всю высоту. Так или иначе, а из штопора вывели слишком поздно.

Я им не судья. Они не летали на пилотажных Як-18 в училище, а сразу на Як-40; где ж им уметь практически выводить из штопора. Да это и не главное. Главное – прозевали, что самолет вошел в крен, довели машину до сваливания. Мальчик еще спросил: «А чего это она сама поворачивает?» «Сама?» «Как это – сама?» И крик второго пилота: «Ребята!»… но уже поздно.

Чего тут разбираться. Бросили машину на произвол судьбы.

Ясно одно. На левом кресле пацан 16 лет, первый раз в жизни держится за штурвал. А на правом кресле – пилот-инструктор, первым в стране освоивший новейший зарубежный лайнер… и он прозевал…

А вообще, это надо тех читинских биоэнергетиков спросить: как там над Белухой излучение?

29.09. Обсуждаем случившуюся накануне катастрофу черемшанского Як-40. Закрылась Тура, и командир, Толя Д., вместо того чтобы уйти на запасной в Байкит, где вроде бы была отличная погода, пошел почему-то на Ванавару, которая в два раза дальше, но… следующая посадка должна была быть в

Ванаваре, вот они и пошли туда. И топливо у них кончилось, за полсотни верст до Ванавары. Они пытались сесть с заглохшими двигателями на реку, но зацепились за дерево, и самолет развалился.

Командир опытнейший. Мы с ним вместе летали командирами еще на Ил-14. Как ни ломай голову, а объяснить такое его решение можно только какими-то экономическими, может, рваческими, шкурными интересами.

А может, топливомер соврал – был же подобный случай где-то под Сургутом, но там сели благополучно на лед.

Меня эта катастрофа как-то не волнует. Ну, сделали глупость, сами погибли, угробили людей, – с точки зрения летчика это примерно как если бы взлетел – и тут же отдал штурвал от себя. Нелогичный, глупый случай.

Народ как с ума сошел: шкурные, экономические интересы выше профессиональных. Это и есть развал страны. Сместились все ценности и приоритеты, и люди ошибаются в принятии верных решений.

3.10. Почему Толя Д. не пошел на запасной в Байкит? Потому что Байкит за обслуживание рейса требует оплату наличными, которых у экипажа нет. Нищий аэропорт Байкит, брошенный в море самоокупаемости, Байкит, созданный-то только для обслуживания нерентабельного Севера, – Байкит можно понять. Но, тем более, можно понять и решение командира Д. Чего лезть в этот Байкит, – будучи поднятым в рейс из резерва, без гроша в кармане, – сидеть и ждать там, пока чиновники договорятся об оплате, а самому на последние копейки глодать пресловутый консервированный колбасный фарш в буфете…

Главная ошибка командира – это три неудачных захода в Туре. Лез, лез и лез, пока не убедился, что бесполезно и что топлива едва хватит до Ванавары, – а больше и некуда идти, потому что Байкит требует наличные.

А надо было таки садиться в Байките, раз уже ошибся и выжег топливо. Но – понадеялся на русский авось, что дотянет на соплях до Ванавары. Может, топливомер завышал и обнадеживал…

Двигатели у них остановились на высоте 3000. С вертикальной, ну, 7 м/сек можно продержаться в воздухе минут семь. Рядом работали два вертолета, шел Ан-24, пытались как-то помочь, подсказывали, что где-то здесь болота…

Но они те болота уже проскочили. Речушка Чамба, скорее, ручей, давала еще какую-то надежду сесть. Командир

отправил экипаж в салон, и последние слова его были «Ищите нас на речке». Там и нашли, через десять минут. Самолет упал на спину, видимо, зацепившись за дерево; салон с людьми снесло, а пилотская кабина упала в воду. Там валуны… кто ж их увидит с воздуха… да и возможностей для маневра без двигателей не имелось. Спасать было некого.

Я делаю повторный заход, только когда есть лишнее топливо, заначка, и есть надежда, что погода вот-вот улучшится, – и все это лишь при наличии курсо-глиссадной системы, которая, если уж припечет или удастся выдавить необходимые для захода цифры видимости и облачности, позволит сесть всегда, пусть даже вслепую.

Но по приводам хоть сто раз заходи – ничего не увидишь, пока не зацепишься взглядом за землю. Тут принципиальное различие способа посадки: или это пилотирование по приборам до касания, или это визуальная посадка, когда пилот ориентируется на глаз, как он идет относительно посадочной полосы.

Цепляться глазом за землю на тяжелом самолете – незрелость. Нет нужды. Мало того, я писал уже, как в Полярном Коля после ВПР погнался за землей и инстинктивно увеличил вертикальную скорость, что смертельно для тяжелого лайнера.

На тяжелом воздушном судне принцип такой: чем ближе к земле, тем стабильнее должны быть параметры, незыблемее траектория, уже клин отклонений. Но зато, если обладаешь уверенностью в себе, экипаже и машине, по такой методике землю искать не надо: она подойдет под колеса сама, и там где надо, где сходятся в условную точку плоскости курса, глиссады и ВПП. Чего дергаться.

Поэтому я делаю контрольный заход лишь там, где есть курс и глиссада.

А в Туре стоят только привода.

28.10. Какая-то общая усталость за октябрь чувствуется. Поэтому, когда вчера с утра приехали на Мирный, а наш аэропорт закрылся очисткой полосы, с удовольствием завалились на койки и хорошо выспались.

Был гололед. Коля было засомневался, доверю ли я ему рулить; я доверил все полеты и руления. Справился он вполне, позавидовал бы любой проверяющий высокого ранга.

В Мирном был хороший боковой ветер, сцепление 0,5, посадка на пупок, пробег под уклон. Заходили в автомате; на ВПР, отключив автопилот, Коля уклонился против ветра, думаю, непроизвольно, но правильно; я и сказал, чтобы он так и садился

сбоку от оси, ибо, когда будет протягивать вдоль пупка, машину может ветром потащить вбок, вот и выйдет на ось.

Так оно и вышло. Тяжелая машина на хорошей скорости прошла торец, Коля выровнял, пупок подплыл под нос, он протянул вдоль, скомандовав «малый газ», и колеса мягко коснулись бетона.

Я сидел, руки на коленях; ноги же зажал на педалях, зная Колин грешок – чуть сучить ногами на выравнивании. Но он хорошо справился: развернул нос машины по оси, опустил ногу, попробовал по моему совету тормоза, сказал, что не очень, и стал интенсивно, до скорости 120 км/час, тормозить. И полполосы не пробежали. Ну что тут скажешь, похвалил человека.

Назад взлетал на полупустой машине, 37 пассажиров всего, мороз -20, она пошла в набор по 33 м/сек, и за 10 минут мы заняли 10600. Ласточка.

Дома сыпал снег. На кругу нам дали уменьшение коэффициента сцепления с 0,4 до 0,35; погода же была сносная, ветер слабый, и Коле для тренировки все способствовало, хотя условия такие для ординарного второго пилота по документам – запредельные. Он зашел, однако со ста метров умудрился уйти на точку ниже глиссады и так и шел под торец. Пришлось сделать замечание… нет, лезет; пришлось чуть подтянуть ему штурвал. Догнал глиссаду, пошел выше; я снова подсказал. А центровка-то задняя… Короче, пока он на 30 метрах ловил утерянную, вернее, безграмотно испорченную мной глиссаду и вертикальную скорость, стараясь в то же время не упустить ось полосы, – напряжение сковало его пространственное восприятие. Возник левый крен, и я трижды ему это подсказал. В результате Коля подвесил легкую машину на трех метрах; пришлось и это подсказать; он снизился, Витя четко доложил «два метра, два метра, два метра», ну, это уже, считай, сели. Легкая машина мягко спарашютировала, Коля успел чуть подхватить, и коснулись мягко.

Снег на полосе; вдоль оси успели промести, но засыпало на глазах. Коля осторожно срулил, привез нас на перрон. Я между делом, в двух словах, объяснился с ним. Надо отдать должное моей самокритичности: я признался, что таки испортил ему заход. Коля скромно промолчал.

Но это – трудности нашего обоюдного роста.

Мы в экипаже, старики, говорим между собой: это же волк! Готовый командир… только не нам бы его вводить, а то заберут дедов к нему на полгода, снова экипаж развалится, а там у каждого комиссии, годовые, полугодовые… когда-то вместе снова соберемся.

Я ребят успокоил: вводить Евдокимова явно не мне, мое самопальное инструкторство кончилось, теперь этим занимается летно-штурманский отдел. Но, не дай бог, попадет на ввод к тому же Ф. Правда, Коля стиснет зубы и вытерпит, и Ф. не сможет уже его испортить, но что это будет за ввод в строй – мука…

А так бы – ввести его мне, посадить на мое кресло, отдать мой экипаж, а самому – на пенсию. Вот это была бы логическая смена командира.

Но… я еще сам хочу немного полетать… дал бы бог, лет этак восемь-десять.

1.12. Собрали сегодня на разбор весь летный комплекс: и Ан-26, и Ил-86, короче, всех летчиков. Разговор ни о чем, в худших традициях бывших разборов ОАО, когда при пацанах с Ан-2 пороли убеленных ветеранов, капитанов Ту-154 и Ил-62.

Вот и сегодня перед лицом своих товарищей подняли КВС Сергея М. А расскажи-ка, Сергей Иванович, как ты докатился до жизни такой, что сел в Иране не на ту полосу…

Сидевший рядом Коля тут же шепотом выдал: «Как, как. Катился-катился, гляжу – такая жизнь…»

Ну а что говорить капитану. Стоял, мямлил. Ну… не просмотрел толком информацию, в которой таки было оговорено, что, как это у них в Иране принято, рабочая полоса – левая, а огни подхода и «бегущий олень» горят на неработающей правой. Ну, сложная погода, близкая к минимуму. Ну, после ВПР потерял контакт с землей, закрывающейся разорванной низкой облачностью. Ну, лез. Ну, говорили ему – и диспетчер, и штурман, – что рабочая левая, левая, левая… а он лезет на правую: там же и огни, и «бегущий олень»… что-то не так… И после посадки ему сказали, что сел на правую, и он по-английски ответил, что понял… Ну, зарулил. Ну, депортировали его в 24 часа. Ну, виноват.

Горбатенко сильно не рассусоливал. Погасить талон нарушений №1 и пересдать на первый класс в департаменте. Если не подтвердит класс, расстанется с летной работой.

Мы так понимаем: подтверждать класс придется не «Столичной», а «Абсолютом», и ставить не два ящика, а три. Увольнять же готового командира, еще молодого мужика, когда и так командиров не хватает, тем более, все обошлось… Пугают. Ну, вперед наука.

Тут еще вопросы: по какой системе заходили, какие частоты установил штурман, как он контролировал заход, куда

смотрел второй пилот и почему не выполнил самостоятельно уход на второй круг ниже ВПР, не услышав от командира команду «Садимся».

Хорош командир, хорош и экипаж.

Ну а больше и говорить было не о чем.

Горбатенко плавно нажимает на то, что полюс работы смещается за границу и что, мол, будем направлять туда постепенно всех, а пока – самых достойных.

Ага, самых.

А как я есть недостойный и в гробу видал этот Иран, то – прям возрыдал. Молю бога, чтобы так и числиться в недостойных лет эдак пять-шесть. Кому-то же надо летать и по России, и не думаю, что работы станет намного меньше.

Ну, пугают, что с топливом будет напряженка. Да она на моей памяти – с 75 года. Меньше летаешь – дольше живешь. А я за этот год уже налетал 425 часов, а впереди еще декабрь. Хватит мне.

А молодым, у кого пенсии еще нет, налет нужнее… но их слишком много, налету на всех не хватает. У Коли всего 320 часов.

Конечно, все они мечтают рвать в загранке и налет, и валюту. Резонно: они молоды, здоровы, могут и еще пока хотят вкалывать, перетерпят жару; туда им и дорога.

Объемы работ сокращаются. Я мечтаю, чтобы так это годика два еще посокращалось, а потом стабилизировалось. По 30 часов в месяц. Нет, по 25. Мне для поддержания уровня хватит и одной посадки в месяц.

Думал, болезненнее переживу этот переход от активного пилотирования к простому наблюдению и подсказкам. Нет, вроде ничего. Сейчас даже нравится. Мне важнее теперь не то, что я лишний раз могу подтвердить свое мастерство, – в этом уверены все, даже я сам, – а то, что Коля с каждым днем наливается уверенностью в своей профессиональной состоятельности, уверенностью в том, что вот он-то как раз и рожден управлять этим лайнером. Потом, глядишь, перестанет бояться проверяющих и станет нормальным, уверенным пилотом. В этом я вижу теперь смысл своей работы. А не Коля – так кто-то другой, третий… и дай бог побольше и подольше.

Лед тронулся в отношении ввода в строй молодых командиров. После перетряски эскадрилий, в нашей – на 26 экипажей едва ли наберется 18 капитанов. Списали двоих, одного отстранили на полгода по здоровью; под большим вопросом еще двое пьяниц. Короче, решились вводить. У нас первые на очереди Володя С. и Петя Р., за ними – Коля Евдокимов. Я попросил

Савинова отдать мне на ввод Володю С.; Петю отдадут Лукичу; Серега Пиляев уже кого-то возит, а больше инструкторов в эскадрилье нет.

За ввод я берусь охотно, несмотря на то, что человека практически не знаю.

29.12. Штатный пилот-инструктор П. провез меня на Сахалин. Полет выполнялся и с другой целью: не забыл ли я, как летается с правого сиденья. На взлете немного было непривычно, но, поднапрягшись, выдержал все параметры. На посадке сначала казалось, что у меня все время левый крен, но машина уверенно шла по оси на подобранном курсе, значит, иллюзия. Выровнял – все пришло в норму. Посадка удалась. Вот и всё.

Подобраться заставил недавний случай с Пашей Ш. Он летел из Москвы, после двухмесячного перерыва: пробивал на ЦВЛЭК свое право летать в 59 лет, может, последний год. Ну, пробил, его допустили летать. И в первом же рейсе из салона влез к нему в кабину Медведев, летевший пассажиром с какой-то делегацией. Злые языки утверждают, что нетрезвый, врать не буду, не знаю. Встал за спиной и наблюдал, как старый пилот гоняет тангаж на взлете. Ну, под горячую руку, Константиныч был выпорот Медведевым, с присущей тому беспардонностью, и отстранен от полетов, о чем на другой день было доложено нам на разборе.

Господи. Человек летал, когда ты еще под стол пешком ходил. Прошел медкомиссию в 59 лет; ты еще долетай до такого возраста. Его надо поздравить и дать долетать до конца. Тем более что пилот он классный, и сыновья у него тоже пилоты.

Через день Ш. был допущен к полетам. Мы все полагаем, что, проспавшись, директор опомнился.

Так вот, я не могу допустить, чтобы Медведев, стоя у меня за спиной, при моем слетанном экипаже, порол меня за параметры. Тем более – Медведев, тем более – меня. Извините. Ершов – это товар лицом. Хоть слева, хоть справа. Да и Медведеву, при всей его бестактности и невыдержанности в полете, было бы больно за меня, если бы я при нем обгадился. Он за мной ревниво следит. На ком же тогда держится Аэрофлот, он сам говорил.

Поэтому я и подобрался. И Коля, сидящий сзади, ревниво наблюдал.

Я расспрашивал у П., как летает Володя С. Говорит, хорошо летает. А кто ж его знает, давали ли ему рулить по гололеду или садиться на пупок в Норильске в метель.

Сам П., севши в кои-то веки на левое кресло «эмки»,

рулил, мягко говоря, «как всегда». Отвык-то, за долгое время полетов справа. И рулил не в моей манере. Терял угловую скорость в карманах, резал углы, так, что я боялся, не раздавить бы угловой фонарь, не держал строго ось на полосе, чтобы Витя смог точно выставить курсовую.

Потом, уже вылетая из Южно-Сахалинска, я пересел на левое кресло и показал, как ЭТО делается: быстро, плавно и точно. Витя даже ворчал, что, мол, как на такси…

Что делать: не могу волочиться по сухому бетону на газу, как иной раз глянешь, ползет у нас иностранец. Рулить так рулить, а боишься – вызывай буксир.

Ох, боюсь, Коля, приученный мною к быстрому, уверенному, даже лихому рулению, будет по молодости неоднократно порот проверяющими, но… слаб человек, не могу портить ближнему выработанный стереотип, когда у него получается.

Вот прочитает это самовосхваление некто ординарный и скажет: ну, хвастун, ужо тебе… Па-адумаешь – ас…

Не знаю, ас или не ас, но то, что мне таки дано от природы, я чувствую достаточно тонко, умею в полной мере использовать, и умею этому научить другого. А ты – умеешь? Если умеешь, то на нас-то, на тебе и на мне, – и держится авиация. И когда наши с тобой ученики смогут научить других, – сохранится преемственность и останется высокий уровень профессионализма.

Я ведь рассматриваю нашу полетань с точки зрения высшего пилотажа – того состояния, когда капитан может решать задачи, используя самолет и экипаж во всем диапазоне заложенных в них возможностей.

А тут – руление не получается, и штатный пилот-инструктор суетливо и неуклюже, в страхе сделать не так, не то (а авторитет же), – крадется на стоянку, всего-то покрытую укатанным снегом, и самолет у него ползет юзом. Так тоже нельзя.

Ну, ладно, с левого ты редко летаешь, но, летая справа, на старых-то машинах, порули немножко по гололеду сам, почувствуй машину, восстанови навыки.

О чем тогда говорить рядовым, если инструктор не может показать: смотри, как ЭТО делается, и учись, пока я жив.

23.01.95 г. Позавчера вечером у нас на взлете упала «элка». Отказ двигателя при сильном боковом ветре – самолет упал на лес сразу за торцом ВПП. Погиб экипаж и один ребенок в

салоне. Ну, зайцы еще на борту были, как всегда. Все пассажиры так или иначе пострадали: часть лежит в реанимации, остальные в травматологии.

Комиссия разбирается. Экипаж абаканский.

Слетали со стажером в Москву. Володя справляется, я приглядываюсь. Он счастлив, что попал ко мне, а не к Лукичу; мне лестно, что ко мне все-таки люди стремятся.

Экипаж: штурману 45, бортинженер молоденький, а вторым у них планируется бывший мой второй пилот Саша М., умеющий жить в рыночных условиях. Ну, это будет оч-чень деловой экипаж.

Возвращались из Москвы, дома проходил фронт, ветер боковой 16 м/сек; я сказал: садиться будешь сам.

Володя заходил в автомате до ВПР: пока руку не набил – так ему будет легче. Видимость давали 1000 м, сумерки, утро, скорости гуляли от 250 до 300, – самая погода для проверки щенка на будущего капитана. А ну-ну.

Ничего. Худо-бедно, но попал точно на ось, и мягко, перегрузка 1,2. Я, конечно, зажал педали, но он особо и не сучил ногами; по тангажу же я только кое-что подсказывал голосом, хотя за штурвал мягко, очень мягко, таки держался.

Ну, похвалил человека. Ведь с этого в экипаже закладывается уверенность, что молодой капитан летать умеет, – вон и инструктор хвалит, да и так видно: и по видимости, и по ветру предельные условия.

А вот за то, что он режимами сучил, я немного попенял. Ну, впереди еще два месяца работы.

Шли на проходную с пассажирами, толпа их смешалась с толпой встречающих, и мы услышали среди них диалог: «Я уже думал, что вы не сядете, – вон самолет ушел же на Абакан». «Ну что ты, у нас летчики классные, сумели сесть в такую погоду». Я хлопнул Володю по спине: пойдем, классный летчик, в АДП, оформим заход по минимуму.

Очень уж хорошие условия были для встрепки, ну как на заказ, вот я и рискнул. Хотя какой там риск – семечки…

Что интересно. Большей частью самолеты бьются не при предельно минимальных значениях погоды. Надо бы проанализировать эту статистику. Бьются при хорошей погоде – из-за разгильдяйства; лезут в такую погоду, когда вообще без просвета, – это либо уж так прижмет, либо человек неспособен оценить степень опасности и свои возможности, – и бьются. А вот при минимуме бьются очень редко. Тут и есть резервы.

Если дают туман 200, ОВИ 320, я не полезу: это явный, плотный туман, ни зги не видно, явно и намного хуже

минимума. Конечно, если припечет, сяду, работала бы система.

Если дают боковой ветер 18 метров, то какая мне разница, 16 или 20, – сяду все равно, была бы сухая полоса. При боковом 25 я не полезу, это превышает возможности машины, да и болтанка будет сильнейшая. При пожаре, конечно, буду пытаться сесть, тут куда денешься. И, скорее всего, сяду, посажу с креном, на одну ногу, хоть как; может, вылечу потом с полосы, но – сяду.

Если дают нижний край облаков 30 метров, нечего лезть, но если 50-55, то это абсолютно безопасно, ибо совершенно ровной кромки не бывает, есть разрывы, и граница эта, обязательные 60 м, условна; в директоре свободно сяду. Да и вообще, лишь бы работала система.

Так вот: нас нынче начинают подталкивать к визуальным заходам. Разработки НИИ, схемы, тренировки…

Оно, конечно, когда вокруг миллион на миллион и вдруг отказали радиомаячные системы и привода, – не уходить же на запасной. Конечно, визуальный заход надо узаконить.

Но когда мне приводят в пример киноролик, как на проклятом Западе «Боинг» выходит из четвертого, едва не касаясь законцовкой крыла деревьев перед торцом, а потом плюхается под углом и елозит по бетонке… я говорю: «Э…»

Не все летчики в мире одинаковые. Есть среди нашего брата лихачи, есть степенные мастера, есть и просто безбашенные люди. Разные темпераменты, разные экономические условия, разные психологические факторы, а то и откровенное давление на капитана. Вот экономь мне деньги и заходи на посадку только визуально.

Я знаю, как потом въедается это упрощенчество. На Ил-14 к концу лета отцы-командиры, бывало, собирали нас и начинали пороть за пренебрежение заходами по радиотехническим средствам и привычку к прыжкам через ближний привод на полосу. А дело-то к осени, к сложнякам, пора набивать руку…

Я мастер сложных инструментальных посадок. Я инструктор по обучению именно этим, сложным заходам. Мой смысл жизни сейчас – учить молодых этим тонким, сложным, дорогостоящим методам захода. И мне глубочайше плевать на экономику, когда я выполняю свою учебную задачу. А я ее выполняю всегда, в любом полете, с любым сидящим рядом пилотом. И потому ко мне в экипаж просятся люди.

Какие еще, к черту, визуальные заходы. Мы их наелись на «кукурузниках». Надо будет – зайду.

Вся квалификация пилота сводится к умению посадить

самолет в любых, сколь угодно сложных условиях. Это достигается большим трудом, поддерживается всю жизнь, лелеется в душе и выковывается в характере.

А меня заставляют это ломать. Дудки!

Притом еще и херится самая культура захода: пассажиры же блюют… Ломается красота, изящество, незаметность полета. Нет уж, увольте, если у меня принцип – акселерометр всегда должен стоять на единице плюс-минус 0,1, – то я слишком стар для акробатики на Ту-154. А уже ходят разговорчики о том, как это делается в Иране: у-ух! Есть уже и мастера этого дела.

Это профанация мастерства. Мазня.

25.01. Причина падения абаканской «элки» проста. Предельный боковой ветер слева, отказ на взлете правого двигателя; дали левому чрезвычайный режим, асимметричная тяга плюс боковой ветер, – экипаж не смог справиться с возрастающим правым креном. И самолет соскользнул на вершины деревьев.

Что делать – стихия оказалась сильнее, и как тут винить экипаж: они боролись до конца.

Но при этом они предварительно допустили еще кучу нарушений, начиная с зайцев.

30.01. Пока наша стажировка идет через неудачи. В общем, Володя летает уверенно, но в левом кресле ему явно неловко. Есть явные, вызывающие мое неприятие несуразицы.

На взлете три раза подряд явно вялый, осторожно-перестраховочный подъем носа: боится, как бы не передрать. Это дурная привычка, явная недоработка командира Ц., с которым он последнее время летал.

Ну, о расчете снижения без газа нет не только речи, а и мысли. Без понятия.

Я-то замахиваюсь на смелый, раскованный почерк, я-то рассчитываю на его четырехлетний опыт полетов вторым на Ту-154… а вижу «потише-потише». За 50 км высота 3000 при заходе с обратным курсом. Выпуск шасси за 3 км до третьего разворота. Сучение газами.

Но главное, как всегда, ось, ось ВПП. Тут явная, типичная для всех ошибка. До ВПР, или там до 100 метров, все в куче; перед ВПР начинает нарастать напряжение, страх не выдержать какой-то не удающийся параметр; стрелки расползаются, синусоида курса, лихорадочные и напряженные

действия по изловлению стрелок; а тут уже земля, все внимание на нее, – и самолет уползает вбок от оси.

Так, собственно, и произошло вчера, в идеальную, миллион на миллион, штилевую морозную погоду. Володя нелепо и бездарно сронил самолет на ВПП с высокого выравнивания, упал мерах в десяти слева от оси и с явной тенденцией к фонарям обочины. Пока я подсказывал ему, что хоть от фонарей-то отверни, да пока машина выровнялась параллельно оси, скорость быстро упала. И когда я, инструктор, опомнился, штурман уже отсчитывал: «180… 160…140…» А реверс я просто забыл включить, пока муздыкались с направлением пробега. Так тихо и срулили с полосы.

Да. Конечно, можно оправдаться. Пока, мол, направление на пробеге не установилось параллельно оси, реверс включать не надо, это согласно РЛЭ.

Что ж, как инструктор я еще зелен, еще не врос в правое кресло. А надо ж еще немножко работать и за второго пилота.

14.02. С родным ворчливым экипажем слетать в Норильск, да просто увидеться, было приятно. Коля блестяще пилотировал, и в каждом движении просматривались уверенная надежность, чутье и опыт тренированного профессионала. Я с легкой тоской и с досадой подумал о том, что через неделю снова буду мучиться с Володей, который, будучи уже командиром-стажером, Коле в подметки не годится – и по подготовке, и по способностям, и по характеру. Но… я сам выбрал. Еще неизвестно, что преподнес бы мне Петя Р.

Да, собственно, сто часов тренировки – это к середине марта. Пару полетов с ним выполнил штатный инструктор, а каждый полет – 12 часов.

Чему я научу его за те 10-12 посадок, что нам отпущены программой? Когда Колю я два года, отрывая от себя, шлифовал и шлифовал.

Это безвременье, когда каждый думает только о себе, – да до шлифовки ли вторых пилотов замордованным капитанам. Может, двум-трем, неравнодушным, и не все равно; остальные делают свои дела, предоставляя вторым пилотам вариться в собственном соку, а то и вообще для гарантии не давая им штурвала, как бы чего не вышло.

А я Колю выпестовал. Он стоит в графике ввода на второе полугодие; там еще 2-3 стажера впереди, из бывшей 3 АЭ. Может, из них кого-то мне подсунут вперед Коли, но он согласен

ждать еще полгода – лишь бы со мной…

Да, по правде, какой там ему ввод. Ей-богу, любой, слетав с ним, скажет: да уж, школа…

А был тюлень.

Так что не надо сразу хоронить капитана в Володе С. Ему не повезло так, как Евдокимову, однако я уверен: рано или поздно, но самолет он прочувствует.

В Норильске не работала система, заход был сложный, мы корячились по приводам, диспетчер изредка подсказывал уклонение по локатору. Коля старался. Выпали из облаков после дальнего привода; я попросил убрать пару ступеней ОВИ, чтоб не слепили; Коля подбирал скорости на тяжелой, 80-тонной машине.

Полоса была расчищена на 1800 м до 0,45, дальше до конца 0,3. Алексеич болел душой за слабенькую переднюю ногу, предупреждал.

Эх, прелесть экипаж. Эти ворчуны, матерщинники, спекулянты и рвачи, эти совки, – в сложных условиях захода на скользкую норильскую полосу работали, как хорошо отлаженный и настроенный музыкальный инструмент. Все с полуслова, на едином дыхании, вдохновенно.

Я попросил убрать еще на ступень яркость ОВИ. Диспетчер подумал и выключил их вообще, оставив только прямоугольник полосы. И правильно: сразу стало легче.

Коля коснулся. Как пальцем пробуешь, горяча ли вода в ванне. И на цыпочках мы заскользили по пупку. Алексеич снова напомнил – да и мы все в голос сказали: бережем, бережем ножку… Плавненько, в четыре руки, опустили ее; Витя аж похвалил, что плавнее не бывает. Ну, молодцы, ребята.

Разворот на 180 нам предстоял далеко впереди, на сопряжении, но тут вышел на связь борт на четвертом развороте, удаление 15. Угонят ведь его, пока мы тут на гололеде развернемся, да доедем до 2-й РД, да освободим ВПП.

В тусклом свете фар замаячил конец расчищенной части полосы; дальше укатанный до блеска снег со льдом.

Я понял, что надо срочненько использовать свое мастерство. Извинившись, забрал тормоза, прижался к обочине и ввел машину в разворот, как я это уверенно умею делать. И еле-еле вписавшись, оставив фонари противоположной обочины глубоко под собой, развернул машину, мелкими тычками притормаживая левую ногу и подкидывая третьему двигателю аж до 85. Добавил первому и с разгоном скорости отдал тормоза Коле. Коля заметил, что разворот, пожалуй, и для него не представил бы проблемы…

Ага. Щас. Какой ты ни способный, простенькие задачки щелкаешь, но серьезную задачу, в условиях дефицита времени, с гарантией надежности, можешь и не решить, да еще в эйфории после удачной посадки. Тут риск беру на себя я, со всем моим опытом; а ты давай, давай, быстренько мчись ко 2-й РД, да гляди ж, не проскочи.

Борт висел на глиссаде. Удаление 7… ага, это высота 350. Удаление 5… подходит к дальнему.

Замаячили огни перрона, где-то здесь поворот… сугробы… Ага, вот, вот синий огонек… тормози, проскочим же!

Коля плавно обжал тормоза и на пределе возможного сочетания скорости, сцепления колес, радиуса разворота и сопряжения подчищенного бетона с голым льдом срулил-таки на РД. Ну, лихач, язви его…

Борт взревел реверсами у нас за спиной.

Да. Это, конечно, не мальчик. Будет лихой, хваткий капитан. Только бы господь хранил его от приключений, хотя бы первую пару лет, чтобы окреп, чтобы появилась уверенная осмотрительность.

Ну что ты слюнявишь. Ну, слетал, ну, сел, ну, развернулся. Сотни и тысячи пилотов решают эти задачи молча, без восторгов. Сел – да и хрен с ним…

Нет, не могу. Я – романтик, и останусь им до могилы. И Коля, при всей его житейской практичности, такой же романтик неба, и так же пьянеет от удавшегося полета, и мечтает о новом. И будет давать летать своему второму пилоту. Если меня спишут, то мои ворчуны с удовольствием пойдут к нему в экипаж. Мы же все по кирпичику лепим из него Капитана. Это идеальный вариант преемственности, как пишут в красивых книжках для умненьких деток; тут сама жизнь дала пример, как должно быть. К такому должны стремиться все.

Я с Солодуном летал – Солодун меня вводил. Евдокимов летает со мной – и введу его тоже я.

Да пош-шел ты. Идеал тоже. Разберемся в гаражах с преемственностью.

В баках упавшей «элки» нашли воду: 100 мл воды на пол-литра керосина. Вот и причина отказа. Тот, кто сливал и проверял перед вылетом отстой, сядет в тюрьму. И это справедливо.

Вчера перед вылетом Филаретыч проверял лампочки КЛСРК, укрепляемые на спинках пилотских кресел, – ни одна не держится в гнезде, и в полете ему не подсветить свой штурманский столик. Слепая кабина у нас, все знают.

Вызванный специалист явно торопился на служебный автобус – кончалась смена. Витя объяснил, что лампочка ему в полете необходима, а задержка рейса до новой смены нежелательна. Тот ответил, что надо менять все пилотское сиденье вместе с лампочкой. Пусть все-таки эти займется та смена. Витя, как это он умеет, поставил человека на место так, что человек быстренько попросил у экипажа (!) пассатижи и отвертку, в две минуты отвинтил штепсельный разъем и заменил лампочку с гнездом, взяв ее с другого, не так нужного в полете места кабины. И всё, расшаркались. И человек успел на автобус.

Вот отношение к своей работе. И тот, кто торопился на автобус и не проверил отстой на несчастной «элке», пойдет в тюрьму.

Оксана подцепила в больнице грипп, лежит дома, мы проведываем. Взахлеб рассказывает о своей работе, как трудно, как мрут больные от нехватки лекарств, от невыполнения врачебных назначений, от равнодушия персонала. Бьется за жизнь больных – она же врач; бьется с бардаком, требует, наводит порядок. Она на своем месте. Ну да и Игорь такой же. И у него деньки выпадают нелегкие: вот шесть операций за день выстоял, а еще же и ночных дежурств набрал. И все за ту копейку

Дети вкалывают. Мне Филаретыч жалуется на ленивую невестку: бездельничает, бросила учебу… А я своими горжусь. Они не выгадывают, они порядочные люди и не хотят быть пришей-пристебаями.

Они не воруют. Что может украсть врач? Вытащит больного, тот со слезами благодарит: доктор, вы мне жизнь спасли… сует бутылку, коробку конфет…

Да, именно так: Оксана уже который раз спасала людей от верной смерти. Она свято бьется за спасение, она не брезгует раздышать рот в рот умирающего человека… Я восхищаюсь и горжусь своей дочерью.

Нет, мы с Надей совсем недаром прожили жизнь: один наш ребенок стоит иных десятка. Но в него и вложено, как в

десяток.

Вчера по телевидению Олег Табаков давал интервью. Созвучная мне мысль: кайф от успеха ученика повыше кайфа от собственного успеха. И еще созвучнее: ради них, молодых, приходится отрывать от себя – кто ж их научит.

Так и хотелось добавить: им же больше хочется!

Ну, сделаю я еще один отличный полет. Ну, наслажусь. Но мое наслаждение уже потеряло огонь первой любви. А как же остро чувствует радость обладания молодой, талантливый мастер. Как сильно ему хочется еще и еще… Дело молодое, понятно…

Так надо отдавать.

Нет, иные старые козлы и в могилу все под себя гребут. Им отрывать от себя и отдавать – тяжело. И наступает застой.

Спрашивается, зачем нам эта порядочность, когда кругом все рушится.

Не все рушится. И старое рушится не само по себе. Рушится оно ради таких вот порядочных людей, как наши дети. Мы должны вдохнуть в них и поддержать дух порядочности, чтобы они, в свою очередь, передали его внукам. На развалинах гнилого дома надо возводить крепкое новое здание. Больше я ничего сказать не могу.

20.02. Провез Володю В Алма-Ату. Несмотря на то, что он туда на Як-40 летал раз пятьдесят, две провозки на Ту-154 я ему обязан дать.

Весь полет машина подкидывала ребусы. То отказывала контрольная МГВ и гасло табло «Исправность АБСУ», причем, дома еще, вызванный специалист зажег табло ударом кулака – надо этот прием запомнить. А то, уже в Алма-Ате, вызванные же специалисты погасили табло «МГВ контрольная» дополнительным арретированием плюс дополнительным обнулением БКК – табло погасло, а «Исправность АБСУ» горела ровно столько, чтобы мы смогли взлететь; после взлета все снова отказало.

Дома Володя рулил, вихляя машину так, что девчат на кухне наверно сбрасывало с контейнеров, – что поделаешь: «эмка» с заедающей «балдой»… Расчет снижения получился хороший, заход и посадка, с моими, довольно навязчивыми комментариями, удались. Особенно я его долбал за ось, ось, ось ВПП; ну, поймал он эту ось.

Сели; давай же разворот на 180. Кое-как, боком, боком,

он ввел ее во вращение… и не вывел из него. Стали выписывать вираж на полосе. У чем дело? Я выхватил тормоза, убрал газ. Машина не управлялась от передней ноги. Ну, так выключай же ногу и рули как на Ан-2, на тормозах.

Ну, доползли до РД, срулили на нее, и висевший сзади борт успел сесть.

Так. Нога включена? Разворот 63 включен? Табло горит? Что еще… Концевик… обжать переднюю ногу… Насосная… Инженер, насосную станцию включил?

Забыл. Двигатель №2 согласно РЛЭ выключил, а подпитать вторую гидросистему от насосной станции № 2 забыл. Молодой специалист… Причем, делал же это сотню раз… а забыл.

Ну, ладно, простили ему по молодости. А командиру вперед наука: действия при отказе управления передней ногой.

Подождали машинку сопровождения, как раз на памятном мне месте, где я когда-то зацепил крылом бетоноукладчик. Сейчас-то здесь стоянки Ил-86.

Со скрежетом зубовным молодой капитан начал извращения через стоянки; ну, зарулил. Я унял дрожь в коленках. Такая моя работа.

Назад летели спокойно. Подошла ночь, я стал пытаться подсветить приборы, но не тут-то было: ни один прибор в кабине не подсвечивался. Кроссворд.

Инженер засуетился. Перещелкал АЗСы, сбегал в хвост, проверил РК, слазил в техотсек, посмотрел предохранители, полистал РЛЭ… Выходило, что нет питания 115 в на трансформаторах встроенного освещения.

Ну, у нас осталось заливное освещение на потолке и под козырьком приборной доски, да еще на спиральных шнурах лампы КЛСРК, да свободные руки штурмана и сидящего у нас за спиной второго пилота.

Кое-как мы приладили лампы; блики отражались в приборах и били в глаза, в кабине ночью на посадке светло, – самые условия для стажера.

Заход получился без газа: третий на 1100, четвертый на 700, скорости в норме, выпуск механизации на малом газе, и только на глиссаде уже пришлось подбирать на глазок режим.

Я долбил: директор! Директор в центр! Потом заметил по огням, что этот проклятый директор уводит на 10 м левее оси, дал команду перенести взгляд на ВПП и визуально выходить на ось.

Все хорошо… хорошо… до выравнивания, а там снова: левый крен! У тебя левый крен! Убери крен!

Да… На левом кресле у стажеров всегда… левое тяжелее.

Ну, ушла машина влево на пять метров. Но сел он мягко; дальше все хорошо.

В общем, все хорошо, уверенно, на четверку… но не орел. До орла еще далеко.

А про приборы мы вообще забыли. Худо-бедно освещены, и ладно. Нам хватило.

Итак, работаем над пресловутым левым креном.

Если еще учесть, что двигатель №1 дома запустили с четвертой, а в Алма-Ате – со второй попытки, то в остальном – прекрасный полет.

Дополз домой, перекусил, рассказал Наде о перипетиях полета… и полетел, полетел… Легли спать, а я все ворочался, все летал. И ночью снилась какая-то полетань.

6.03. Недавно в Сахалине купились с Колей на сильном встречном ветре. Я заранее объяснил, настроил, предупредил. Коля заходил хорошо, визуально; от БПРМ я стал дожимать его к земле. Ниже, еще ниже, под торец, под торец, на газочке… Скорость была, режим стоял; опытный летчик видел бы, что надо только не убирать газ, пока не подползут знаки, – подстраховаться от внезапного резкого падения ветра.

А давали сцепление 0,4, и перрон был весь в чистейшем, прозрачном льду. И Коле стало страшно, как бы не перелететь и не выкатиться. И как только торец подошел под нос, он на высоте 10 метров убрал газ.

Ну точно, как тогда у нас с Солодуном в Чите. Я и ахнуть не успел, как машина плюхнулась на торец, на три точки, вяло отскочила и без скорости упала на полосу. Перегрузка 1,6.

Ладно, зарулили; мне пришлось на обледеневшем пятачке развернуться на 270 градусов, на голимом льду; передняя нога заблокировалась, но деваться меж самолетов, столбов и стремянок было абсолютно некуда, и я просто крутанул самолет вокруг заторможенной правой ноги. Лед был припорошен снегом, отпустить педаль и увеличить радиус не было никакой возможности. Хорошо хоть встали так, чтобы не мешать проруливать другим бортам.

Объяснились с Колей. Урок, который необходим каждому. И мне как инструктору в первую очередь. Ну кто бы мог подумать, что опытный волк Коля поставит малый газ перед торцом, на высоте 10 метров, при встречном ветре 15 м/сек.

Говорит, лед кругом так сверкал… Страшно стало.

14.03. Снова свой экипаж, но без Коли, молодой второй пилот. Я старался показать товар лицом. В Москве был ветерок под 45, порывистый. Машина – бизнес-класс, пустая, центровка задняя.

Выровнял, все параметры строго в норме. На метре чуть добрал и замер, ожидая мягкого касания. Дождался, дал команду включить реверс, спокойно констатировал, что машина бежит на цыпочках… и вдруг увидел, что мы летим! Земля явно уходила вниз. А значит, сейчас упадем, ибо уже реверс включен. Хватанул штурвал до пупа, но подъемной силы уже не было. Аэроплан упал на полосу с ощутимой боковой нагрузкой на шасси.

Натуральный козел. Но не классический скоростной, когда момент добирания штурвала совпадает с моментом касания и увеличившийся угол атаки совместно с разжатием амортстоек дает импульс вверх. Нет, здесь все было сделано по науке, и в момент касания, мягкого, неслышного, штурвал был неподвижен, а вертикальная скорость снижения близка к нулю. Это был просто порыв ветра. Легкая машина, неслышное касание, подъемная сила еще равна весу, – и порыв. Много ли, мало ли, но машину подняло и грохнуло. Перегрузка 1,5.

Срамота. Но я тут, честное слово, ни при чем. Конечно, если бы я сохранил привычку фиксировать момент касания легким движением штурвала от себя, то козла бы не было. Но после Сочи я себя от этого отучил.

А ведь мастерство в том и заключается, чтобы владеть собой сознательно, а не на автоматизме привычек-отвычек.

Моя вина в том, что не предусмотрел возможности отделения легкой машины при порывистом ветре и не подстраховал себя сознательной отдачей штурвала в момент касания. А порывы были: я ведь уже на выдерживании дважды убирал возникающие крены, а значит, мог предвидеть.

24.04. Оказывается, моему стажеру надо выполнить всего 20 посадок, и они уже набраны. В мае закончим. Ну, летаем худо-бедно. На взлете дома с передней центровкой он создал тангаж градусов шесть и стал ожидать, когда машина сама оторвется. Я схватил штурвал и стал тянуть дальше, отклонив руль полностью вверх. Секунд через пять нос все-таки задрался, и мы полетели.

Проблемы у него с центровками. На Як-40 такого диапазона не было. Да еще у него все та же, вдолбленная еще с Як-18 теория: машина, мол, должна отрываться сама. Новый штурман удивился: первый раз, говорит, вижу такой вялый отрыв.

В два смычка мы стали петь Володе: отрывай самолет силой, энергично, так принято на всех больших машинах, это тебе не «Як».

В следующем полете он медленно, но неуклонно тянул и тянул на себя, пока все-таки не отодрал машину, но боже ж мой, как вяло. Но все ж-таки сам.

Все остальное вроде получается, даже расчет снижения. Садится точно на ось, тут железно. Так что этот заскок с отрывом – еще малая кровь. Будет летать, куда он денется.

Программу заканчиваем. Летает он уверенно, грубых ошибок нет, с мелкими боремся. К полосе только вот подкрадывается очень высоко и осторожно, перелеты… Расчет снижения делает так, как требуют документы: проверяющему высокого ранга и сказать будет нечего. Рулит… ну, как и все молодые. Я за штурвал не держусь. Еще рейса три в мае – и на проверку.

В правое кресло я врос, а так как летаю с двумя экипажами, то даже путаюсь иногда: в какое же кресло сегодня садиться? Никакой разницы не чувствую, мне абсолютно все равно. Правда, в левом кресле удобнее спать: оно дальше отъезжает, и спинка сильнее откидывается.

Иногда проскальзывает мысль: господи, да ведь скоро уже уходить с летной работы… и холодок в животе… Как же это: я – и уйду? Я – и не буду за штурвалом? Я, рожденный для полетов, – и перестану летать?

Это как подумать: я, такой живой, – и скоро умру…

Пока гоню эти мысли.

6.05. Володя летает ровно и уверенно, но свято соблюдает принцип: не рисковать, не торопиться, потише-потише, подальше-подальше. Однако ни единой грубой ошибки не было, а взлетать, долгим повторением, через задницу, он таки научился, как будто всю жизнь отрывал тяжелые самолеты. То есть, способности явно есть, но… ему не хватает именно тех предварительных ста-двухсот часов, которые, полетай он со мной вторым пилотом перед вводом, дали бы ему необходимую моральную подготовку: он бы научился раскованно показывать себя.

Нет, себя он показывать явно не спешит, все делает с запасцем. Ну что ж, таков человек. Но летает надежно, а значит, мой товар можно показывать лицом. В конечном счете, к концу сточасовой программы, растянутой на несколько месяцев, из него именно моим трудом прорезался уверенный пилот. Еще пара полетов, и отдам его на проверку.

Однако до проверки, оборачивается, ох как далеко. Медведев не дает топлива на аэродромную тренировку: ему эти новые командиры, вырванные инициативой Горбатенко, пока не нужны. Впору и так сокращать летный состав. Выгодные в прошлом рейсы на юг через Норильск вдруг стали невыгодны. Упор делается на иранский доллар; нас же, тех, кто не допущен к зарубежным полетам, ждет незавидная участь захирения.

Коле явно не светит в капитаны, а жаль. Но если на то пошло, в этом безвременье, я его никому не отдам. Пилот прекрасный, волк. Он и будет за меня летать во всех условиях. И с ним у меня хоть экипаж на старости лет останется прекрасный, стабильный, не шаляй-валяй.

10.05. Все мы, летающие убыточными российскими рейсами, объективно обречены. Идет разговор о сокращении любыми путями стариков, тех, кому за 40. И правильно. Толку с нас за границей не будет, там вкалывать надо и здоровье иметь железное. А что мне, с моими семью диагнозами, там делать?

Так что нас сократят, ну, выдавят на пенсию, а остальным снова каторга, продленка, как было всегда… только теперь – за рубежом.

В этом смысле у Коли перспектива есть. А пятидесятилетним – не струя…

Оборачивается так, что мне 30 календарных лет пролетать не светит. Но и не рваться же за границу. Я честно оттянул свою лямку; жизнь меня обгоняет, и я в этом не виноват. Может, если бы у меня было больше житейской жадности, то и я наверно хватал бы ртом и задницей, как некоторые мои ровесники, кто либо не успел детей выучить, либо на жилье им заработать, а теперь на остатках здоровья дорывает свое в том Иране. Им просто деваться некуда. Я же в этом плане все успел сделать вовремя. С меня хватит. Я спокойно и достойно принимаю свою судьбу.

17.05. Слетали с разворотом в Москву. Коля сел правее оси два метра, ворчал. Я видел, как его стащило, уже на выравнивании, как он это заметил и как до самого касания кренчиком все пытался подползти к оси, но смог лишь остановить уход от нее… да поищите мне сейчас второго пилота, который так мыслит и действует на выдерживании, – я его расцелую.

Я Колю похвалил. Но полет назад выпросил себе.

Снижение с прямой я рассчитал впритык. Однако надо же было еще бросить взгляд на термометр. За бортом жара, и надо было предполагать, что вертикальную скорость между 11100

и 9600 машина держать не будет. Так оно и вышло. Я давлю штурвал от себя, а число «М» растет, вертикальная получается не более 8-10 м/сек, а я же рассчитывал минимум по 17.

Короче, за 100 км я шел выше на полторы версты, но еще надеялся: я же умею выжимать из машины всё. Коля делал вид, что не замечает, а сам же следил…

От позора спас меня встречный борт: нас притормозили на 2100; и когда за 30 км высота была те же 2100 и скорость 600, стало ясно: это предел для захода с прямой – даже с интерцепторами. Я подготовил экипаж к уходу на второй круг, но хладнокровно держал площадку, гася скорость интерцепторами. Индекс глиссады ушел вниз. Быстренько шасси, закрылки на 28, – и стали догонять глиссаду. К точке входа в глиссаду все параметры вошли в норму.

Сел я под уклончик, с курсом 109, как учили: выровнял пониже, на режиме 75, чуть дожал от себя, еще дожал, малый газ, выждал и чуть подтянул на себя. Уплотнение воздуха, вибрация, вздох… и мягко загрузились амортстойки. Ну, хоть приземлением реабилитировался.

Зачем нужно было это выжимание последних резервов? Да дело в том, что в Москве нам тоже борты мешали снижаться с прямой: несколько вынужденных горизонтальных площадок привели нас на Люберцы на высоте 2000 вместо 1200, правда, скорость успели погасить до 400. И когда наконец отпустили на связь с кругом, Коля, понимая, что высоко идем, все же пытался управлять тангажом через автопилот: мол, бизнес-класс… перегрузки меньше…

А автопилот у нас запаздывал по тангажу. Я заставил Колю взять управление в руки и с выпущенными интерцепторами падать до высоты круга с вертикальной чуть не 40, пока не заорала сирена ССОС: опасное снижение вблизи земли! Зато, едва-едва, но успели догнать глиссаду вовремя.

Поэтому-то я и хотел показать, какие резервы можно выжать из этой машины, в пределах допустимого по безопасности диапазона. Пускай у человека вырабатывается важнейшая интуиция капитана: успеем-не успеем, за которой прячется важнейшее условие полета: риск мастера должен быть оправданным, разумным, просчитанным, обоснованным.

Можно было бы в Москве уйти, сделать кружок и сесть спокойно. И сжечь заначку, полторы тонны топлива, необходимые нам на обратный путь, – а мы поняли, что заначка понадобится, ибо ветер на обратном пути будет нам встречный.

Самое безопасное, но необходимое нарушение на пассажирских трассах – это заначка топлива. Конструктором в

самолет заложено, что он взлетит безопасно с полетным весом, на полтора-два процента превышающим заявленный в РЛЭ. Конструкторы тут соображают. А мы тысячекратно подтверждаем: лишнее топливо в баках – не лишнее.

Можно было и дома обгадиться и уйти на второй круг. Но тут уже нюансы обучения: заход по пределам. И меня так учили, и я так учу. Колю Евдокимова этому учить можно, это не Володя С.

Может быть, заходя в горах Ирана, падая камнем визуально, мастер иранских полетов скептически скажет: это вам не у Ершова летать.

Пусть скажет. Его право. Он – там мастер, а я туда не лезу. Мое дело – рейсовые полеты по России. Я не новатор. Я доводчик. Тот, кто хоть какую-то железную вещь сделал своими руками, тот знает, как это – доводить.

6.06. Все катаю Володю. Проверки пока нет, ну, летаем вместе, шлифуем мастерство.

Вторым пилотом на сочинский рейс нам поставили Колю Евдокимова. Если брать по опыту и натасканности – то лучшего, толковейшего второго пилота молодому капитану и не сыскать. Я решил, в нарушение ППЛС и всех писаных кабинетных инструкций, дать слетать ребятам самим.

Прочитай эти строки Пиляев, никогда не снимающий тяжелых крестьянских рук со штурвала, – он бы меня не понял. Я же, убедившись в десятках полетов, что Володя за все время ни разу не допустил особых отклонений, работает очень организованно, но, как сам он признался, самолета этого откровенно побаивается (а кто из нас в свое время его не побаивался), – так вот, я решился на такой педагогический прием.

Коле я доверяю как самому себе, поэтому сел за спиной Володи. Пусть ощутит, что вот это он, сам, сейчас поднимет в небо лайнер, полный пассажиров.

И он его поднял, хорошо, надежно, и весь полет они с Колей и экипажем работали как часы.

Но на подлете к Сочи он завертелся и все же попросил меня подстраховать. И норовил еще выпросить длинную ВПП для посадки. Однако я настоял на короткой – зачем тогда и провозка в Адлер, ведь на длинную и дурак сядет. Сел на свое правое кресло и не мешал Володе потеть. Он справился хорошо: подвел пониже, скорость не разгонял, посадил на знаки и разумно использовал реверс и торможение. И зарулил на стоянку под 135 градусов уверенно, хоть и занес хвост на метр в сторону от линии. Не так это просто, а для стажера – вообще отлично.

Вылез он из-за штурвала мокрый. Что ж, мастерство требует усилий.

Обратно я посидел в кабине для порядку на взлете и ушел на весь полет в полупустой салон.

Дома садились они ночью, в болтанку, и я сдерживал себя, сидя за спиной командира, чтобы не подсказывать. Только штурману шепнул: ты на выравнивании почетче и почаще давай ему высоту по РВ-5. Ну, Виталий волк старый, он и высоту четко давал, и вертикальную подсказывал до самого касания.

Зарулили, выключились. Я поздравил молодого командира с самостоятельной посадкой. Мокрый капитан был счастлив, Коля – преисполнен достоинства; оба были мне благодарны за доверие.

Что ж… нарушаем. Но если человек побаивается машины, надо его все же почаще оставлять с нею один на один, и желательно сделать это до того, как судьба устроит ему экзамен в первом самостоятельном полете. Я беру на себя такую ответственность.

Меня учил в Ульяновске летать на «Ту» ныне покойный Вьюгов. У него был наметан глаз, и, определив, кому из слушателей можно доверять, он со второй посадки уходил себе в салон и курил, а мы самостоятельно летали по кругам. Так что пример доверия у меня был.

Конечно, чистого инструкторского опыта у меня маловато. А с другой стороны, я всю жизнь инструктор. Кто из вторых пилотов ни летал со мной, все знают эту мою особенность: каждый полет должен чему-то научить молодого специалиста, да и старого тоже, каждый полет – это учебный процесс. Педагогическая жилка у меня определенно есть.

Я никогда ничего не навязываю. Я предлагаю. Если человек заинтересовался и соглашается, предоставляю ему максимум свободы и всячески стараюсь показать: ты – умеешь, ты – мастер своего дела, но… вот тут я бы сделал вот так. И объясняю почему.

Я хвалю за малейший успех. И никогда не ругаю за неудачу. Тут школа Рауфа Нургатовича. Если уж ты ненавязчиво учишь, то должен быть интеллигентом. Какие еще, к черту, рабоче-крестьянские посадки.

Я Володе повторил слова Садыкова: ее не бояться, ее любить надо. Люби-ить!

Сначала страшно, потом трудно, а полюбишь – другой машины не захочешь.

13.06. Провез Володю в Комсомольск. Посадка с

попутным ветерком и разворот в тесном кармане показали, что еще одна провозка Володе необходима. Да и выруливать там сложно: вплотную к зданию вокзала; надо умело работать газами и использовать инерцию, чтобы не выстеклить там окна.

Обратно заход с прямой, расчет почти удался, ну, с коррекцией на обледенение в облаках. А на глиссаде стал оказывать влияние подходивший нам навстречу заряд; мы как раз успевали сесть до дождя. Я предупредил о возможном сдвиге ветра, и точно: скорость загуляла и даже на миг упала до 250. Но потом все восстановилось, только ветер менялся к земле на более боковой.

Посадка удалась хорошая, я потянулся было к реверсам, и вдруг машина резко накренилась на правое крыло, отделила левую ногу от бетона и, как человек, потерявший равновесие на краю пропасти, закачалась на правых колесах, разве что только крылом, как рукой, не махала.

Володя, как мне показалось, стал слишком медленно выворачивать штурвал влево, и пока я вмешался, чтобы помочь ему, штурвал был уже выкручен до упора.

Крен удалось убрать, и самолет тяжело, с боковой нагрузкой на остальную ногу, грохнулся о полосу.

Старт спросил нас: что – в приземном слое болтанка? Ага, болтанка. Я предупредил о сдвиге ветра и порывах на полосе. А как раз выруливал на взлет Як-40, и ему моя информация пригодилась. Взлетев, он долго тянул и тянул над полосой, разгоняя скорость, и так, низом, и ушел под наползающий заряд.

Вот уже второй случай, когда ветер играет злую шутку над тяжелым самолетом в момент касания. Но мне все-таки кажется, что взбрыку машины в таких случаях способствует чуть неуверенное приземление: то ли на малой скорости, то ли совсем уж невесомая посадка, – но просчет пилота явно способствует стихии. Во всяком случае, опытный пилот должен предвидеть возможность подобных возмущений и не упускать инициативу, обращая особое внимание на уверенную посадку, на четкое соприкосновение с полосой и даже на фиксацию контакта незначительной отдачей штурвала от себя. Возможно, это и есть то, что Дэвис называет жесткой посадкой.

Акселерометр зафиксировал перегрузку 1,3, полного отделения самолета от полосы не было, – можно считать, отличная посадка согласно нормативам ППЛС.

Володя огорчился; ну, переживем. Плохо то, что он еще столь молодой командир, что винит самого себя в этом некрасивом взбрыке. А винить-то надо меня: я опытный волк и

знаю причину. Беда в том, что сейчас пока не имеет смысла объяснять ему все тонкости и, боже упаси, советовать фиксировать посадку мелким движением от себя. Это средство опасное, и я, возомнив о себе в свое время, имел пресловутую грубую посадку в Сочи. Ему надо набираться опыта, а мне – молить бога, чтобы уберег его первое время от взбрыков.

Единственно, в чем здесь можно обвинить стажера, это то, что, зная и умея уже прижимать и пониже выравнивать машину при сильных ветрах, он нынче подвесил ее высоко и подкрадывался, норовя сесть по-вороньи. Уже пора бы пристреляться. Конечно, на больших углах атаки его и поддуло.

15.06. Полетели на Питер. Я думал, Володя летит – нет: экипаж его, а вторым пилотом – Коля Евдокимов. Ну, слетали. Коля в Питере блеснул заходом с прямой и мягчайшей посадкой на раскаленную полосу.

Жара там страшная, и мы рады были улететь обратно поскорее. Коля довез домой; дома циклон, дождь, и я с любопытством наблюдал, как он будет садиться в дожде, в утренних сумерках, на мокрый асфальтобетон.

Ничего, подкрался, но дворник не включил; дождик тем моментом усилился, и пришлось сажать на ощупь; да он и собирался садиться вслепую. Прибрал режим до 80, слушал отсчет высоты по РВ, на пяти метрах поставил малый газ и на скорости плавно подвел машину пониже к земле. Выждал, чуть добрал… и, коснувшись мягчайше, машина встала на цыпочки и все-таки на мгновение отделилась, на несколько сантиметров; он мягко досадил.

Ну что: надежная, уверенная посадка, обдуманные действия. Правда, сукин сын, на глиссаде, после довыпуска закрылков на 45, экспериментировал с подбором режима, выжидал, пока не допустил-таки падение скорости на 10 км/час, до 250. Но это не разгильдяйство, не невежество, а поиск. Человек осмысленно работает с машиной, наощупь испытывая нюансы. Чуть недодал режим; теперь понял, что надо давать больше.

Сколько у нас пилотов, которые и до сих пор сучат газами вдогонку ситуации, не упреждая тенденций. А Коля – думает.

19.06. А теперь – с Володей в Мирный. Туда летели пустыми, а оттуда везли детишек на юг.

Ну, посадка на пупок; я предупредил. Володя старался, но вместо того, чтобы подкрасться как обычно, да еще с задней

центровкой, он почему-то стал выравнивать пониже и обычным темпом, – и впилился в пупок с перегрузкой 1,4. Ничего, наука; не он первый, не он последний, а через задницу таким лучше доходит.

Дома он, наоборот, допустил взмывание, перестраховался, значит. Я подсказал, он исправил; скорость неумолимо падала. Я бы хорошо потянул, еще перед тем, как машина начнет сыпаться, и углами атаки уменьшил бы вертикальную до нуля; он же дождался, пока не увидел, что земля начала приближаться, потом вяло стал реагировать, но… мы уже катились, спрыгнув с полуметровой высоты.

Законы поведения тяжелой машины на последних дюймах просты. Если тяга убрана, то скорость начнет падать быстро. Пилот только должен помнить, какая у него была скорость перед торцом, какова была ее тенденция, каков был темп уборки газа и какая была перед торцом вертикальная скорость. Внутренние часы должны отсчитать положенные секунды – и нечего тут думать: тяни, хорошо тяни на себя, и замри. Все мастерство посадки – в этих внутренних часах; но часы эти выверяются годами тренировки.

20.06. Разбор я пролетал, но с его материалами ознакомился. Где-то сел Ту-154 с перегрузкой больше нормы. Заходили в сложняке, 60/700, в автомате. Автопилот на ВПР повел ниже глиссады, но капитан не выключил его, как положено, а продолжал снижаться на автопилоте до 27 метров. Потом-таки отключил, видя, что идет ниже глиссады, и взял штурвал на себя, чтобы войти в глиссаду снизу. Вошел и, уже перед самым торцом, отдал чуть от себя, чтобы не вылезти выше. При этом вертикальная увеличилась, но он ее уже по прибору не видел, а стал выравнивать на высоте 7,5 м, на скорости 265… вроде и параметры в норме… но умудрился врезаться в бетон с перегрузкой 3,7 и козлом.

Нич-чего не понимаю. Ясно только одно: человек передоверился автомату, сам, видать, руками в сложняке боялся, а перед землей задергался. Нарушил главное правило: на ВПР, кроме визуального контакта с землей (да и черт с ним, с контактом), главное – стабилизировать вертикальную скорость, тангаж и курс. А таскать штурвал перед торцом уже поздно, только усугубит. Так и вышло. Надо было сразу уходить на второй круг, а потом заходить в директоре.

Какой там отсчет по радиовысотомеру. Какое там уменьшение вертикальной вдвое над торцом. Детский лепет. Невежество. Метод научного тыка. И разложил машину.

Разве ж можно верить автомату, если он еще до ВПР уводит ниже или выше. Отключи его и держи директора вручную. Второй пилот контролирует курс-глиссаду, крены до касания. А ты следи за стабильностью. Вдогонку не дохлопаешь, надо упреждать. А если не смог, не успел, не вписался, – уходи, отдышись наверху и решай, лезть ли снова или уйти на запасной.

Старые истины, и он наверняка их знал, но… слаб человек. В себя не верит, а верит в автоматическую бортовую систему управления, которая через раз подкидывает кроссворды. А потом пытается чего-то исправлять, как пацан на легковушке, которого занесло на гололеде… и все невпопад. И это – командир тяжелого лайнера…

29.09. В Москве к нам в экипаж подсел инструктор-инспектор летного комплекса Ф. У него как раз кончился срок проверки на Ту-154, и он не мог сам сесть за штурвал, ну, наблюдал из-за спины.

Володя, надо отдать ему должное, за полгода-то научился летать уверенно и чисто, прямо-таки хорошо; видать, еще в отпуске отстоялось… Уж старался: он ждет проверку со дня на день.

И расчет-то снижения ему удался, и стрелочки все в куче держал, а главное – хорошо, стабильно держал глиссаду, скорости; после ближнего чуть, на полточки, прижал, прикрылся на выравнивании кренчиком, поймал ось, поймал знаки и мягко сел. Я похвалил, да и было за что.

Зарулили. Я оглянулся на Ф.: ну, как заход? Как молодой капитан справился?

Ф. ухмыльнулся. И тактично и вежливо разъяснил нам, что вот, они там, в верхах, анализируют, понимаешь, и вот, у 80, нет, у 90 процентов пилотов одна ошибка. Вы сперва научитесь, как положено, по продолженной глиссаде, а потом уж… Ныряем, ныряем под глиссаду после ближнего… Ныряем! А в Норильске, да на пупок…

И он долго, подробно, с аэродинамической точки зрения, объяснял нам, что Волга впадает в Каспийское море. И мне как инструктору: учи ж молодых как положено…Учи!

Я стиснул зубы и молчал себе, изредка безразлично поддакивая, что, мол, учтем… вы наши отцы – мы ваши дети…

Изойдя словесным поносом, теоретик ушел. У нас у всех было что вспомнить о его летной практике – и у меня, и у моего закаленного и видавшего виды экипажа, да и у Володи тож.

Ладно. Анализируйте себе. Мы вам в следующий раз выдадим заход и посадку по продолженной глиссаде, столь

надежно проносящей вас над опасными норильскими и прочими пупками. Мы покажем. Но случись садиться на тот же пупок и скользкую полосу в Мирном или еще где, без запаса, мы сумеем обойтись без лишней роскоши перелета и сядем на торец.

Он, видите ли, доверительно сообщил, что недавно вот уже третья грубая посадка в Норильске, даже на Ил-86… но…. не для широкой аудитории…

Не сам ли? Я-то его посадки знавал.

Кто хочет летать, тот учится всегда. Для нас этот инспектор-инструктор – образец, как не надо делать. Так что и из этого его монолога извлечем определенную пользу.

Я еще раз похвалил Володю за хороший заход. Хо-роший, уверенный, профессиональный заход.

2.12. Вчера на землю натащило адвективный туман, и нам пришлось вылетать в тревоге, вернемся ли. В Питере была хорошая погода, новый второй пилот сел с прямой и крадучись зарулил на заснеженный перрон.

Прогноз Красноярска был нелетный, но я как-то по инерции принял решение, имея два хороших запасных: Абакан и Кемерово. Пришли на самолет – у Вити появилось сомнение. А у него нюх на такие нюансы. Быстренько сбегали снова в АДП, пока нам еще не посадили пассажиров, пересмотрели варианты принятия решения по НПП… нет-таки, моя интуиция не подвела, решение я принял правильное. Филаретыч успокоился, довез нас домой; ОВИ пробивались снизу размытым пятном света, и мы сели, пронзив слой приземного тумана, при вертикальной видимости 60 метров.

Туман, вернее, сплошная облачность, висела четко очерченным слоем, метров 6-10 от земли; верхушки килей скрывались в тумане, фонари на мачтах светились тусклыми пятнами.

Садился я, в директоре, строго по приборам до торца; сердце ни на удар не стукнуло чаще. Открылась полоса, как удар в лицо, я прибрал вертикальную, поставил малый газ, прижал машину и чуть добрал. Идеальная, образцово-показательная посадка для второго пилота. Учись, и другим расскажи, как ЭТО делается. Да еще снижение и заход с обратным курсом на малом газе.

И какой еще, к едрене-фене, визуальный заход, и зачем искать ту землю? Зачем же я тогда двадцать восемь лет набивал руку на собирании стрелок в кучу, а нервы – на удар в лицо. Вот смотри, учись. И это еще простейший заход, без ветра, без

болтанки, без обледенения, на сухую полосу, ну, правда, открылась она с двадцати метров. А если б еще на пупок… да еще нашему апологету продолженной глиссады Ф. – вот бы крику и гвалту было в кабине.

4.12. Савинов тут в эскадрилье философствовал. Ну кто виноват в том, что молодые наши капитаны ввелись нынче именно зимой. Он пытался их сначала как-то ограждать от полетов в сложный Норильск, потом глядит – везде погодки сложные, капитаны отовсюду привозят заходы по минимуму…. Махнул рукой: а… пусть выживают как могут; – стал ставить их на все рейсы подряд.

Что ж, будем молить бога, чтоб хоть первый год их охранял.

8.12. Просидели в Москве два дня, померзли в прохладном профилактории, там узнали, что вчера потерялась хабаровская «тушка» над Татарским проливом. Ищут до сих пор, и никаких следов. Ну, мы строим всякие предположения: разгерметизация, взрыв… короче, доложить экипаж ничего не успел. Сесть на вынужденную ночью там негде: либо в ледяное море, либо в покрытые лесом горы.

В этот же день: упал Ту-134 под Нахичеванью; сел на вынужденную Ту-134 Аэрофлота в Норвегии – пожар двигателя на взлете; и упали два вертолета в Чечне: Ми-8 и Ми-24. Ну, денек 7 декабря…

Мы же летаем на таком старье – постоянные отказы чего попало. Пишем замечания, а техмоща отписывается, но ничего не делают, выталкивают в полет.

Вот запись в бортжурнале: при наземной проверке не работает звуковая сигнализация опасного сближения с землей. Не гудит сирена. Отписка: отрегулированы зазоры в звонке, сигнализация проверена, все в ТУ.

Но не работает-то сирена, а отписка о каком-то звонке. Я проверяю: реле щелкают, а сирена молчит. Какое ж это соответствие техническим условиям – отписались, от фонаря. И так везде.

Витя слетал в Москву и обратно на 124-й с неработающим основным каналом курсовой системы; так и летел на контрольном, а основной выдавал туфту, ходил по кругу и т.п. Ну, поставили машину, а замены нет, и пассажиры либо ждали в вокзале, либо… либо техники отписались и вытолкнули следующий экипаж в рейс на этой же, а она и у них – по кругу…

Чего же удивляться, что пропадают самолеты. То ли еще будет.

Я уж молчу о мелочах, вроде освещения приборных досок и пр. То приборы освещаются ступенчато, то вообще не освещаются, то не выключается заливное освещение… Попадет такая машина в сложняк с молодым капитаном – вполне можно ожидать грубой посадки.

Пусть выживают.

У нас в Москве вчера барахлила ВСУ: запустится, поработает 15 секунд и глохнет. Доложили службам вовремя, пришла толпа инженеров и техников… и давай выдавливать нас в полет до базы без ВСУ: мы вас запустим на земле от установки воздушного запуска – и летите, голуби.

Старый волк-бортинженер Толя Шлег послал их всех подальше: меняйте машину, мы без ВСУ не полетим. Так пьяненький сменный инженер все выспрашивал: где командир? Кто у вас на борту командир? Что у вас – нет командира?

Я глядел на него и молчал. Пошел ты… протрезвей хотя бы. Стану я еще тебе докладываться. Тебе говорит член экипажа, уполномоченный на то командиром: не полетим. Так давай, меняй.

Ну, поменяли… шило на мыло, на ту же 124-ю. Задержка полтора часа.

Машин свободных нет. «Эмки» все за границей, а мы добиваем старье; и как-то так получилось, что длинные беспосадочные, туда и обратно, рейсы из Москвы на Мирный и Полярный, организованные в свое время именно под «эмки», мы плавно стали выполнять на «бешках», а потом это вошло в норму. Заначка 2-3 тонны стала обязательной, и куда бы ни летел, топливомер аж зашкаливает, – а это значит, что взлетные веса далеко превышают разрешенные 100 тонн.

9.12. Наступили времена всеобщих нарушений. На всех уровнях стараются вытолкнуть экипаж в полет, нарушая все законы. Если делать все по инструкции, летать будет невозможно.

Ну и сиди себе в профилактории. Оклад идет, и немалый. Вози с собой чемодан барахла, продукты, обогреватель, книги, какое-нибудь мелкое заделье…

Тогда съедят. Ибо вообще не нарушить, хоть чего-нибудь, невозможно. А значит, всегда могут ухватить тебя за жабры.

Колеса вертятся, и раз уж тебя затащило в машину, вертись и ты.

В этих условиях выживет наиболее опытный и

профессионально подготовленный экипаж: у него больше шансов. Держись за экипаж.

Но тоскливо. Порушилась святая летная романтика. Рынок, дикий рынок задавил все.

Ты этого хотел. Тебе было плохо при коммунистах; вот пришли желанные перемены.

Основной стимул, заставляющий летать, это, конечно, заработки. Да если бы мне сейчас дали твердую, индексированную пенсию, размером хотя бы 50 процентов от среднего, – ушел бы немедленно.

То была каторга физическая, переналет; теперь каторга – дамоклов меч. А надо жить.

Вчера из дневного резерва нас пытались вытолкнуть вместо Ил-62 напрямую на Камчатку: 4500 км на простой «бешке». Вы там, мол, посчитайте: должно пройти.

Ага, щас. Я позвонил и сказал: ищите «эмку», на простой я не полечу. По нашим расчетам, надо 42 тонны топлива при запасном Магадане. А в баки зимой едва влезает 39 тонн. Для загрузки вообще остается 4 тонны… наймите лучше автобус или грузовик.

Да и не в этом дело. Нечего летать на такие дальности на «бешках». Туда ветер попутный, а назад? Договаривайтесь тогда через Магадан.

Короче, отказался. Тогда нас подняли на Москву. Должен был лететь другой экипаж, а с ним инспектор из управления, но по ряду причин с этим инспектором выпало лететь нам.

Ну, Главный инспектор Красноярского управления ГА, к нему надо относиться с должным уважением. Я ожидал, что это представительный, солидный мужчина, когда в штурманскую влетел шустрый мальчик в демисезонной курточке, как на Ан-2, ну, паренек, петушок эдакий. Представился… ладно, полетели. Договорились, что туда пилотирует он, а назад я. А дома ветер, фронт подходит…

Ну, взлетай, а я погляжу.

Бойкий юноша. Шустёр. Кукарекает команды, вертит штурвал… скорость потерял при уборке закрылков.

Короче, видно, что летает не так давно, старается, но почерк мальчишеский; он безумно рад, что дорвался.

Видать, волосатая рука. В тридцать лет – уже капитан Ту-154 в Свердловске, а в 34 года перевелся к нам этим вот Главным инспектором.

Особо так не беседовали, но кое-что из его взглядов на летную работу узнали.

Он добился отстранения Лукича от инструкторской работы. Сделал пять рейсов подряд с Петей Р. и возмущен: Лукич парня замордовал теорией, таблицами, палетками, расчетами и задачами; Петя растерялся и почти утратил почерк. Инспектор возмущен: что ж это за школа…

Ладно. Пора снижаться. Гляжу – работает по принципу «газ-тормоз», сучит интерцепторами и режимами, умудрился в идеальных условиях сесть на три точки с маленьким козликом, это при задней-то центровке.

Вышли из самолета. Он… он спросил меня, какие у меня будут к нему замечания по заходу и посадке. У меня выпал глаз и долго катился по перрону.

Ну ладно. Я выдал ему корректно, начав с похвалы, а закончив своим любимым выражением: для проверяющего высокого ранга – отлично; для линейного рядового пилота – посредственно. Он не обиделся. Он летает как инспектор довольно часто, но… все время проверяющим; командирский налет – полторы тысячи на «Ту».

Что ж, похвально, что человек стремится летать сам. Очень похвально, что не кичится должностью и не прячется за нее со своими ошибками; достойно удивления и уважения, что попросил меня, рядового пилота, оценить его умение и поделиться своим опытом.

Теперь же надо слетать мне, делом подтвердить свое мастерство и показать превосходство опыта и красноярской школы.

Ну, слетал, показал. Дома как раз была хорошая болтанка, диспетчер предупредил о сдвиге ветра, и сдвиг, хороший, таки был. Я до торца держал скорость 290 с закрылками на 45, опасаясь, что ветер резко упадет и нас присадит. Замерла… поддуло, но управляемости хватило, я сумел посадить машину точно на ось и мягко… но не по-бабаевски, однако довольно прилично. Посетовал, что не было заряда с видимостью хоть 1000 метров, чтоб уже для полноты счастья.

Думаю, авторитет свой я подтвердил. Замечаний, естественно, не было. Ну, вот тебе красноярская школа. А за рейс – спасибо.

15.12. Вчера был разбор эскадрильи. Нам довели материалы по расследованию грубых посадок командиров Г. и А.

Ну, по посадке Г. В том бардаке, который создался в Стамбуле, оборачивается так, что самолет грузят две фирмы, и обе натаптывают по полной загрузке, – все это делается без экипажа, а липовые бумаги оформляются и суются в кабину

перед закрытием дверей. Экипаж вынужден верить бумагам – и взлетает с перегрузкой 7-8 тонн.

То есть: для экипажа это, в общем, и не секрет. И можно даже предположить, что, понимая опасность, фирмы как-то намекают экипажу… конвертиком.

Но, допустим, экипаж не знал, ну, подставили. И он взлетает, рассчитав взлетные параметры под 92 тонны, а там все 100. Естественно, самолет не отрывается, а бежит себе дальше. Это первый звоночек: вес явно больше расчетного, и надо разгоняться и отрывать с последних плит.

Ну, оторвались. Не лезет. Не летит. Это второй звоночек о том же.

Вскарабкались на эшелон. Опытный экипаж уже в наборе по большому углу атаки определит, что вес таки большой; подтвердит это и повышенный расход для поддержания числа «М» в горизонте.

Ну, и так далее. Есть много признаков.

А у них еще загрузили в передний багажник маленький асфальтовый каток для работающей в Красноярске турецкой фирмы. Каток весит 400 кг, да из него натекла на пол масляная лужа, да не закреплен, да замаскирован багажом, да еще и перед ним пустое пространство. На взлете он пошел назад, особо не повлияв на центровку, уперся в багаж. А при заходе на посадку, во время выпуска и довыпуска закрылков, он от торможения уехал в нос и создал запредельную переднюю центровку, дезориентировав экипаж, со всеми истекающими последствиями.

Но помилуйте. На скорости 400, на кругу Астрахани, руль высоты уже был отклонен на 15 градусов вверх – это явный признак передней, очень передней центровки. Надо было уйти на второй круг и переместить пассажиров в хвост: их было 35 человек, считай, три тонны весом, сидели в первом салоне. Ну, пересади ты их в хвост, на их же тюки. Либо уж тогда заходи с закрылками на 28, оставив стабилизатор отклоненным на 5,5 градусов вверх.

Нет, они выпустили закрылки на 45, при этом руль высоты встал на -19. На глиссаде в экипаже шли дебаты; карту читали чуть не до ВПР. Увеличили скорость на глиссаде до 300 – предельной по закрылкам 45; руль ушел ближе к -10, это все равно за пределами зеленого сектора. Режим держали 86, к торцу стали гасить скорость, поставили 76. Руль, естественно, снова ушел на -19, и выравнивать было просто нечем. Так и грохнулись на три точки, козел, потом сучили штурвалами невпопад – прогрессирующий козел и перегрузка 3,05.

Но в материалах расследования, по которым будет

предъявляться к фирмам-загрузчикам иск за ремонт, все эти грубейшие нарушения РЛЭ экипажем отражены смутно, завуалировано, и основной упор сделан на тот злополучный каток, который в забитом, разумеется, до упора, багажнике едва ли смог бы так заметно повлиять на центровку: она у них с момента загрузки уже была предельная, а в процессе выработки топлива стала еще более передней

Мы-то, летчики, ясно понимаем: Сергей пустил явного пузыря. Он опытный пилот, но, как предполагают, летел с хорошего бодуна, и ему было все по фигу.

Вот только потому, что с тех фирм можно слупить много и сразу, да пожалели, что у мужика четверо детей, – поэтому он и отскочил: обошлось ему вырезанным талоном.

Заход абсолютно, кощунственно безграмотный. Даже не хочу распространяться Это не ошибка, это… Короче, так не летают.

Ну, а с командиром А. все проще. Садились на пустом самолете, с задней центровкой, держали скорость чуть повышенной, машина не садилась, тыкали ее, тыкали штурвалом к бетону, перелет… и тут капитан выпустил интерцепторы. Перегрузка 2,14. Больше он так делать не будет. Пилот, в общем, хороший, ему для науки достаточно одного раза.

Мне когда-то Витя так сделал, но я, к счастью, краем глаза (ох, хорошие у меня края глаз!) заметил, как он потянул рукоятку, и я успел хватануть штурвал на себя. Обошлось: 1,4. И Витя теперь раз и навсегда не торопится выпускать интерцепторы после касания. Тем более что эта операция мне лично не нужна вообще. Для меня интерцепторы на пробеге – лишний груз. Я еще в воздухе направляю машину вдоль полосы так, что нет нужды дополнительно ее прижимать к бетону. И в полете я ими пользуюсь крайне редко, по сугубой необходимости, стараясь рассчитывать снижение без них.

В положении Г. могу оказаться и я, и любой. Так что ж – разбиваться?

Если не отрывается на разбеге, надо ясно представлять себе почему. Первый взгляд: закрылки-стабилизатор. Если выпущены, значит, или не хватает руля высоты – это передняя центровка, – или скорости, хотя нос поднят, – это большой вес. В первом случае – откинуть планку и немедленно перевести стабилизатор полностью на себя; это потребует нескольких секунд и терпения до отрыва с последней плиты… а то и с КПБ. И во втором случае тоже надо выждать те бесконечные секунды, пока нарастет скорость и появится подъемная сила Тут нужны крепкие нервы. Ни в коем случае не прекращать взлет:

обязательно выкатишься далеко за пределы КПБ, а там тебя перина не ждет Лучше с КПБ оторваться и таки взлететь. А после выработки топлива будет легче принять решение.

Надо контролировать загрузку. Вот сейчас придут молодые вторые пилоты – сразу их на это настраивать. Мне Савинов уже пообещал дать на ввод парочку. По идее – оно мне надо?

Но… кому же, как не мне.

19.12. Нашли-таки тот злополучный самолет: не раньше и не позже, а как раз в момент, когда были опубликованы предварительные итоги выборов. И лежал-то он прямо на трассе, и прямо на берегу: как сбили, так и упал. А вот погода прям десять дней не давала найти его именно в той точке, откуда и начали искать. Ну, снегопады у нас…

22.12. Еще день убили на разбор летного комплекса: все по той же грубой посадке Г. Все понимают, что его подставили, но понимают и то, что, будучи трезвым, капитан распознал бы опасность и свободно с нею справился.

Но все же он отскочил. А нас, капитанов, после разбора собрали Горбатенко с Левандовским и эдак доверительно, полушепотом, с оглядкой, толковали: нарушаете – так делайте ж профессионально, держите достоинство командира…

Я дождался, пока Левандовский ушел, и попытался поставить свои проблемы, проблемы нас, сирых, тех, кто летает по России. Но… им не до нас. Тут за границей, понимаешь, творится бардак…

Да уж. Бросились дикие совки в бизнес, и их обувают, кто как хочет.

Я не стал особо переживать. Главное, как нам доверительно намекнули, – не наглеть сильно… и не попадаться.

Едучи домой в машине, полной летчиков, обсуждали того же Г. Ну что: пьет он по-черному. В Стамбуле – по пять дней подряд… и жрать не ходит. Все удивляются, как он в последнее время стал запиваться. Ну, может, встряхнуло, опомнится.

27.12. Проведя вчерашнюю ночь в ледяном профилактории, утром полетели в Благовещенск. Слетали хорошо, спокойно. Валера Логутенков вошел в форму: хорошо сел, развернулся; но на перрон заруливал я, потому что там все было занято самолетами, а перрончик тесненький и с уклоном.

Поискал глазами техника: где он и куда собирается меня ставить. Одинокая фигура с повязкой на рукаве стояла ко

мне боком: ага, значит… значит, повернуть направо, а потом развернуться на 180 влево, на техника. Тесновато… придется неизбежно дунуть на стоящих справа под самолетом пассажиров… ну, справлюсь.

Группа господ в дорогих шапках стояла у забора рядом с черными членовозами и любопытно глазела, как я разворачиваюсь в десятке метров от них. Ну, развернулся-таки, чуть дунув на самолеты, трапы и толпу пассажиров, полностью используя угловую скорость и уклончик; затем двинулся на техника, что балда-балдой стоял на том же месте… ну подними ж ты хоть руки-то, встречай же!

Балда понял, что самолет едет на него… еще задавит… и отошел к забору от греха. Оказывается, это ВОХРа…

Та-ак. «Заруливайте по командам встречающего». Я нажал на тормоза и спросил у руления, так ли я зарулил, а то ведь нас никто не встречал. Руление суетливо ответило, что так, так, выключайтесь, вас будут буксировать.

Ну, бардак. Подкатил трап, высадили пассажиров, подъехал буксир, нас затолкали в угол. Пока высаживали пассажиров, к форточке подошел коллега, капитан загружающегося рядом борта, которому я перекрыл кислород, с ехидцей спросил: «Ну? И как я буду выруливать?»

Как, как. Да вот так: как у вас встретили меня, так и тебя выпустят. Бардак.

Техники рядом обсуждали инцидент: как же прозевали самолет, кто где был и почему никто не слышал и не знал. Инженер их порол; я не стал ругаться, раз обошлось. Окажись же на моем месте капитан импортного «Боинга» – послал бы члена экипажа надавать им всем под зад. Ну, Алексеич с ними разобрался.

Обратно Валера довез еще лучше и превосходно посадил в болтанку с прямой.

А штурманом нынче летал с нами Стас Лавров: после 12-летнего перерыва мой родной штурман вновь попал ко мне. Приятно было работать со старым товарищем, ныне матерущим воздушным волком, одно удовольствие.

Так приятно завершились мои полеты в 1995 году. Рад за Валеру Логутенкова, что удалось после такого перерыва не только восстановить его летную форму, но и передать кое-что из моего опыта – и явно на пользу. А уж он мне благодарен. Из каждого рейса он возил меня на своей «чахотке» до самого дома.

23.12. Все причины падения самолета под

Хабаровском – на земле. Уже все в открытую говорят: или сбили, или заложили бомбу. Шел снег, шел-шел… а воронка-то чистая… и десять дней ее найти не могли. Напрашивается вывод: сбили, доложили наверх, поступила команда: найти. Быстренько нашли – и взорвали то, что осталось, чтоб на мельчайшие клочки… а снег тут некстати и кончился, и не засыпало.

Теперь мурыжат пленку КЗ-63, а ведь он пишет только скорость, высоту и перегрузку, основное же – на проволочном носителе МСРП, там все параметры.

Да сто методик существует, как определить, отчего упал самолет: сбили, взрыв или столкновение в воздухе.

Но матчасть тут ни при чем: даже если крыло отвалится, экипаж хоть слово крикнуть успеет, что падаем.

Естественно, проволоку с записью переговоров экипажа «не нашли».

Основная же причина того, что самолеты падают, – крах Системы. Авиация дело такое, что может существовать лишь при строгом соблюдении суммы технологий, определяющих уровень цивилизации. Мы отброшены назад, и самолеты посыпались, как недозрелые яблоки с гниющего на корню дерева.

Обидно за авиацию. Авиация создана не для того, чтобы пыль в глаза пускать. Авиация – это сообщество профессионалов, использующее самолеты как инструмент для решения задач, сложных, на пределе технических и человеческих возможностей цивилизации. Когда профессионализм теряется или отбрасывается в жертву чьим-то узким интересам – имеем катастрофы. Когда возможности цивилизации не обеспечивают полет – имеем катастрофы. Когда сообщество профессионалов думает лишь о наживе, используя инерцию Системы, – авиация рушится.

Я только на Ту-154 летаю уже семнадцатый год. И двадцать девятый – в Аэрофлоте. И тридцать первый – как сделал первый полет на самолете. И тридцать четвертый – как полетел на планере. Я жизнь свою положил на алтарь авиации и готов умереть по-мужски, за штурвалом. Пепел погибших товарищей всегда стучит в мое сердце. Поминая сегодня экипаж Фалькова, я воздаю ему должное и благодарю за то, что он своей кровью промыл мне глаза на профессионализм.

И меня за доллары не купишь. Нас таких летает еще предостаточно. Нами держится еще авиация. И пьяницей Копыловым тоже. И штурманами второго класса Гришаниным и Лавровым. Теми, кто жизнь положил за нее. Теми, кто еще может показать, как ЭТО делается. Садись, и смотри, и учись.

28.12. По упавшему самолету. Двигатели работали до земли. Но не найдено ни одного фрагмента пассажирских кресел. И, естественно, останков людей. Предполагается, что их… это… завалило камнями. Будут, мол, рыть, искать там.

Короче, темное дело. Вот сойдет снег, поиски продолжатся… Это до июня. А там выборы…

10.01. 1996 г. По упавшему самолету. Ну, за праздники наверняка успели завезти и закопать в гору остатки кресел: стали их там находить. Расшифровки пока не говорят ни о чем. Ну, крен до 90 градусов за 8 секунд, рули стояли на вывод, значит, экипаж пытался бороться. Может, отстрелили им крыло…

Затрут. Замнут, спустят на тормозах. Пока тянется время, заметаются следы.

Вчера на Москву к нам подсел Медведев. Сам взял штурвал и слетал с правого сиденья.

Я ревниво наблюдал. И поразился: ну, Мастер. Пилотирование уверенное, твердое, смелое; на руках набор и снижение, решение задач, заход и посадка против солнца… это надо видеть, и это надо было увидеть именно мне: я никогда не видел, как пилотирует Медведев, хотя, по слухам, знал.

Я бы лучше – не слетал. А ведь он – администратор, директор авиакомпании, а я – линейный пилот.

Что ж, кому бог дает – это навсегда.

В полете поговорили. Нам есть о чем поговорить. Вспомнили свою молодость, как начинали на Ил-14, полеты в Заполярье; посетовали, как быстро пролетели годы… Вспоминали разные случаи из летной жизни, у кого что было.

Все же он был и остался пилотом, страстно любящим летать; до сих пор все рвется на новую и новую технику; в восторге от тренажеров в Америке, которые позволяют научиться летать еще на земле.

Ну, много рассказывал о перспективах, о планах на будущее, о закупке Ту-204, с двигателями «Роллс-Ройс», расход 3 тонны…

А в общем, перспектив нет. Даже если и не выдавят нас с мирового рынка, то через 5 лет остановится всё. Спишем все Ту-154Б, останется 10 «эмок», два ДС-10 и, если купим, Ту-204. Все остальные типы спишутся.

Спишусь и я. Но на «Ту» я еще полетаю.

Поговорили о профессионализме, о пресловутом достоинстве. Замкнутый круг: без денег нет достоинства, без достоинства пропадает профессионализм ради того доллара.

Мне не так важны вопросы сиюминутной зарплаты.

Медведев пока справляется как руководитель – за это честь ему и хвала. Он как пилот понимает важность профессионализма летного состава и сам подает пример личного мастерства. Вот такие пилоты, я считаю, должны возглавлять каждую авиакомпанию. То, чему я отдал всю свою жизнь, он умеет делать между прочим – и делает отлично, позавидуешь, слюнки текут. Такой человек имеет право жестко требовать. При всей своей жесткости он меня устраивает как директор. А летчиков он худо-бедно сохранит и поддержит, ибо понимает, кто кого в авиации кормит.

Однако же, видать, передо мной Медведев таки старался. Как, впрочем, и я перед другими. Мы себя уважаем.

Не дает покоя, как красиво заходил он, как ворчал на солнце, бьющее на глиссаде ну прямо в глаз, как выровнял в полуметре справа от оси, как сумел на выдерживании подскользнуть на ось и сесть без сноса, мягко и точно, вызвав у меня прямо восторг…

Да что я – хуже, что ли? Неужели я бы хуже справился? Чтобы и у него, ревниво относящегося ко мне, – до такой степени, что помнит номер моего двадцатилетнего «Москвича», – чтобы и у него захолонуло в животе: ну! Ну!! Сделай ЭТО красиво!!!

Ей-богу, вырезанный талон тут ни при чем. Мы оба, каждый по-своему, делаем наше Дело от всей души.

Зато я зарулил красиво.

15.01. Логутенков уходит в отпуск, а мне скоро подсадят молодого, и скорее всего, сына нашего профсоюзного лидера: отец просил, чтобы именно ко мне.

А у него налет после училища – 300 часов на Л-410, вторым. Но, думаю, за 50 часов, что он просидит у меня на правом кресле, мягко держась за штурвал, без права взлета и посадки, – меня это не слишком обременит. Хоть сам налетаюсь. Надо только вспомнить самому, как оформлять задание, – я же буду контролировать, учить человека работать с бумагами как положено.

18.01. Накануне резерва звонит мне бортинженер Юра Т.: возьми к себе в экипаж сына, молодого второго пилота. Мол, не Пиляеву же его отдавать.

Во. Нарасхват. Правда, Серега научит не хуже меня. Но им важен климат…

В резерве, уже подняли на вылет, как ввалился уйденный за пьянку на пенсию, пьяный же в стельку бортинженер С., с бутылкой в руке: обмывает уход. Ну, in vino veritas, в

словесном поносе, он мне высказал между прочим такие слова: ты – авторитет, как у преступников, к тебе прислушиваются, и т.п.

А я все думал, что меня в отряде за дурачка держат.

Он, в пьяных соплях, признался: «Когда я услышал, как ты – командир! – хвалишь свой экипаж, что, мол, сами работают, а тебе и делать нечего, – я заплакал…»

Ага. Плачьте, ребята. Мой экипаж – это экипаж Ершова, куда каким-то образом создалась очередь. К дурачку. Который научит и даже бутылки не возьмет. Авторите-ет…

29.01. Передают, что «нашли» и расшифровали магнитофон с упавшего Ту-154. Пока фабрикуется версия, журналистам данных не разглашают, но слух распускается: самолет кренило и уводило вправо, но автопилот, мол, удерживал, а потом, при проведении предпосадочной подготовки, уже не смог удержать, отключился, и самолет резко вошел в крен до 30 градусов. А экипаж почему-то исправить его не смог и только до самой земли кричал «падаем».

Я понимаю это так. Возможно, на взлете была разница в заправке левых и правых групп баков. Это допускается. В полете для исправления отключили насосы перекачки в баках, где топлива было меньше; пошла выработка из тех баков, где больше. Ну и что – забыли об этом? Ну, за 20 минут полета выработается две, ну, три тонны из тех баков, где было больше. При этом планочка на ИН-3 отклонится до упора, сигнализируя, что АБСУ, компенсирующая кренящий момент от разного веса крыльев, отклоняет элероны все больше и больше. По идее, когда отклонение дойдет до упора, автопилот уже не удержит машину и отключится по крену. Вот эта идея прямо-таки сквозит в версии оч-чень компетентных в этих делах журналистов.

Какую разницу надо создать, забыв, что выработка идет только из одного крыла, я не знаю, но за 20-30 минут, при расходе 1 тонна в 10 минут, заведомо, до упора не дойдет. Бортинженер переключает систему на «Ручное» и следит за расхождением стрелок топливомера, и вопит из-за спины, чуть разница превысит 300 кг. Пилоты поглядывают на планку ИН-3 и триммером элеронов подравнивают ее; при этом штурвал все больше и больше отклоняется, и это видно.

Если забыть про ИН-3 и оставить штурвал нейтрально, то штурман почувствует, что самолет не сбалансирован и его уводит с курса. Да и за 20 минут ничего до таких степеней не дойдет. Летели бы часа три, может, уснувши, – тогда накопилось бы.

Не верю. В отказ матчасти не верю. Не было такого

случая в гражданской реактивной авиации, чтобы в нормальном полете из-за несимметричного расхода топлива возник мгновенный крен.

Не ве-рю. Причину надо искать вне самолета.

Даже по разгильдяйству экипажа (а случаи полной выработки топлива из одного крыла бывали, и не раз) невозможно за такой короткий полет довести машину до полной потери поперечной устойчивости и управляемости. Не верю.

А вот отстрелить элерон – это возможно. У нас, в Расее, – вполне.

Первый полет с Сашей Т., сыном бортинженера. Ну, он пока присматривается круглыми глазами. Дал я ему штурвал в наборе: только тангаж и скорость; курс – на автопилоте. Гонял он, гонял… ясное дело – первый-то раз… Ну, пока – бумаги, организация, технология, чтение карты, да просто вживание в кабину. Первая курица, поднос, салфеточки… Поздравили человека.

В Москву со мной летал сын пилота Д., а на Мирный опять сын бортинженера Т. Да еще Вите дали стажера-штурмана, сына бортинженера Е.; отец его как раз летел с нами в составе экипажа. Так что работали с двумя стажерами, вертелись.

Оно когда делишь посадки с Колей Евдокимовым, так вроде хочется полетать и самому; когда же все сам да сам, да еще из шкуры лезешь, чтобы молодому, да еще сыну коллеги, показать с первых полетов, как ЭТО у Ершова делается (потом дома ведь расскажет)… Короче, домой дополз, чуть живой, пара рюмок коньяку… до кровати… какой там секс… мертво.

Смотришь эти фильмы, как герои, претерпев сотни страхов, преодолев сотни препятствий, избитые, усталые, голодные, тут же, прям на бетонке, бросаются друг другу в жаркие, взасос, объятия… ну-ну, вешайте лапшу на уши. Для глупых мальчиков и девочек.

Последние новости на работе. Командир П. уронил машину в Иране, наверно же визуальный заход… ну, узнаем; пока же перевели его в нашу эскадрилью.

Командир Юра С. выруливал в Домодедово, по снегу, в метель, ночью, видимость 1000 м, кругом сугробы, машинки нет; короче, перепутал рулежки, перемычки, запутался в горящих и заметенных снегом синих огнях – и попер по газонам; ну, застрял в снегу, задержка… Надо было добиваться сразу, чтобы дали машинку сопровождения, но… понадеялся на свой опыт: все же ему 57 лет.

Ладно, прилетели домой, стали разбираться,

Горбатенко выстроил старого пилота и стал читать ему мораль. Юра вспылил, послал его на три буквы, накатал рапорт на увольнение… Горбатенко подписал. Всё. Вот так, в торжественной обстановке, уходят ветераны. И я, возможно, уйду вот так же.

27.02. Командир П. в Иране садился на «эмке», получался перелет, и опытный капитан поставил малый газ на высоте 75 метров. Перегрузка 3. Не зная подробностей, не буду комментировать. Но так не делается.

А на меня тут пришла расшифровка: на взлете в Самаре начал первый разворот на высоте 179 метров. Как же мне не стыдно.

Кстати, первый разворот я начинаю на высоте не менее 200 м по барометрическому высотомеру, с креном не более 12 градусов; а когда радиовысотомер покажет 250 м, увеличиваю крен до 30. Что ж, мог и зевнуть: скорее всего, это ошибка второго пилота, а я отвлекся на другой параметр..

Да в общем-то, я к расшифровкам охладел, мне на них плевать, если даже что и проскочит, как вот нынче. Все и так знают, как я летаю. А без ошибок не обходится ни у кого, кто работает. Расшифровки нужны для контроля молодых капитанов; старики же, себя уважающие, судят себя строго сами.

28.02. Под Омском, в 20 км от аэродрома, отказали все двигатели на якутском Ан-12. Уже который случай на этом типе на моей памяти. Экипаж сел в поле на брюхо, благополучно. Разговора о том, что не хватило топлива, нет; говорят о некондиционном, т.е. с водичкой, – таких случаев сколько угодно.

Капитану 56 лет. Сумел поднырнуть под высоковольтку, зацепил на дороге и перевернул легковушку, сломал в поле дождевальную установку и остановился, винты во флюгере. Пробег по снегу на брюхе – 900 м.

Вот реальная посадка вне аэродрома, на снег, днем: нужно поле или болото примерно 1500 м, с подходами. Пока выровняешь, пока доберешь и коснешься, да запас метров 300, чтобы в конце не въехать в препятствие. Главное, первые 500 м должны быть ровными, чтобы на посадочной скорости не сломать себе позвоночники; потом пусть и попрыгает, но первые сотни метров самые важные.

Ты что – собрался садиться в поле?

А кто ж его знает. Пока летаю – готов ко всему.

28.03. Полеты становятся редкой случайностью, а профессионализм пропадает оттого, что каждый рейс нынче

обрастает какими-то перестроечными неувязками.

Слетал в Москву. Ветер восточный, на обратный путь надо дозаправить лишних две тонны. И началось. Да у нас теперь новые порядки. Да если вот после конца регистрации дадут фактическую загрузку, то посмотрим. Да позвони тете, она решает. И, главное, так это давят: давай-давай, лети… хватит тебе.

Щас. Вот это я, капитан, окончательно определяющий количество потребного топлива на борту, буду ждать и выклянчивать у тети.

Дал команду бортинженеру: заправляй столько, сколько мне надо. Плюс еще две тонны заначки. На 132-местной машине буржуины вместе с багажом не потянут больше чем на 12 тонн. А то, что Москве надо отправить на этом, люксовом рейсе свою тонну груза и почты – обойдутся: рейсов полупустых в нашу сторону навалом.

Я сразу предупредил перевозки: никаких почт и грузов, разве что если останется что-нибудь вам после моей заправки. Моя предельная загрузка – 12 тонн, приспосабливайтесь.

Здесь я хозяин, а не тетя. Упретесь, сделаете задержку виповским пассажирам, сами будете расхлебывать. Нам на разборах твердят и твердят: капитан, действуй согласно НПП, не иди на поводу, главное – безопасность полетов.

Через полчаса тетя уступила и нажала заправщикам: ладно, заправьте им одну тонну, так и быть, а после регистрации, если что останется, то еще одну.

Я ухмыльнулся. Куда вы денетесь. С вашими новыми порядками. Лететь-то мне, и порядок мой один: без топлива не полечу.

Но тенденция эта везде: лети без топлива, увези побольше загрузки. Деньги-то плочены.

Новый второй пилот, Саша Снытко, понравился. Летал вторым пилотом на Ан-26, налет 2500, но хватка есть, не чета предыдущим. Один полет я показал, как это делается, обратно дал ему и взлететь, и сесть, да еще пришлось садиться с закрылками на 28. Сел как Бабаев, правда, газами командовал я. Ну, видно птицу по полету: с этого будут люди. Похвалил.

Сам же перед молодым уж очень старался показать товар лицом. Даже после посадки чувствовал, как колотится пульс. Но школа моя, если уж на то пошло, как и медведевская, основана на личном примере. Притом, я руками делал, а языком все рассказывал. Буквально так:

– Вот смотри: параметры в норме, вот торец; инженер, не надо совать газ; вот выравниваю, малый газ; вот прижал,

замерла, раз, два, три-и-и… чуть добрал, замер, ну, ну, есть! Реверс включай, ножку пла-авно опускаем; притормаживаю, торможу; реверс можно выключить; доложи посадку, второй готовим к выключению, закрылки убрать, фары выключить, убрать, триммеры нейтрально, – понял, как все просто?

Действительно, как все просто. Тридцать лет тренировки. Одно да потому. Но я еще не налетался.

*****

© Copyright: Василий Ершов, 2010